

DAIMLER

Zwischenbericht Q1 2019



Inhaltsverzeichnis

A Wichtige Kennzahlen	4
B Daimler am Kapitalmarkt	5
C Konzernzwischenlagebericht	6 - 22
Geschäftsentwicklung	6
Ertragslage	8
Finanzlage	10
Vermögenslage	13
Mitarbeiter	16
Wichtige Ereignisse	16
Risiko- und Chancenbericht	17
Prognosebericht	20
D Geschäftsfelder	23 - 27
Mercedes-Benz Cars	23
Daimler Trucks	24
Mercedes-Benz Vans	25
Daimler Buses	26
Daimler Financial Services	27
E Konzernzwischenabschluss	28 - 49
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	28
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	29
Konzernbilanz	30
Konzern-Kapitalflussrechnung	31
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	32
Konzernanhang zum Zwischenabschluss	34
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	50
F Adressen – Informationen – Finanzkalender	51

Titelmotiv: Das neue Mercedes-Benz CLA Coupé.

Das neue Mercedes-Benz CLA Coupé ist nicht nur das emotionalste Fahrzeug seiner Klasse, sondern auch ein hochintelligentes: Vom MBUX Interieur-Assistenten, der Bedienwünsche an Bewegungen erkennt und den Innenraum mit Intelligenz ausstattet, über Augmented Reality bei der Navigation und dem Verstehen von indirekten Sprachbefehlen bis zum ENERGIZING COACH mit individuellen Fitness-Empfehlungen bietet der neue CLA eine Vielzahl von cleveren Lösungen. Hinzu kommen die aktuellsten Fahrassistenz-Pakete von Intelligent Drive. Das Design unterstreicht durch seine gestreckte Form und Design-Elemente wie die Motorhaube mit Powerdomes oder das nach unten versetzte Nummernschild am Heck den Coupé-Charakter. So wird er dem Status seines Vorgängers als Design-Ikone gerecht.

Q1

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

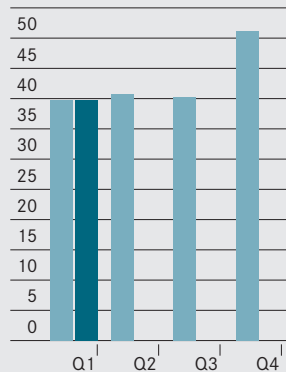
€-Werte in Millionen	Q1 2019	Q1 2018	Veränd. in %
Umsatz	39.698	39.785	-0 ¹
Europa	16.620	16.434	+1
davon Deutschland	6.380	5.955	+7
NAFTA	11.605	10.601	+9
davon USA	10.138	9.074	+12
Asien	8.971	10.338	-13
davon China	4.390	5.171	-15
Übrige Märkte	2.502	2.412	+4
Sachinvestitionen	1.668	1.343	+24
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.378	2.321	+2
davon aktivierte Entwicklungskosten	674	609	+11
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-2.039	1.822	.
EBIT	2.802	3.335	-16
Konzernergebnis	2.149	2.354	-9
Ergebnis je Aktie (in €)	1,96	2,12	-8
Beschäftigte	299.956	298.683 ²	+0

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzrückgang um 1%.

2 Stand 31.12.2018.

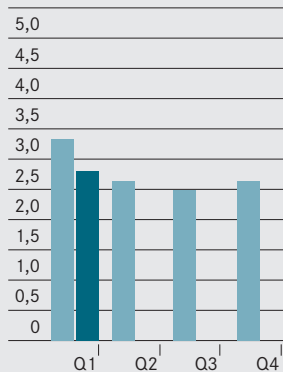
Umsatz

in Milliarden €



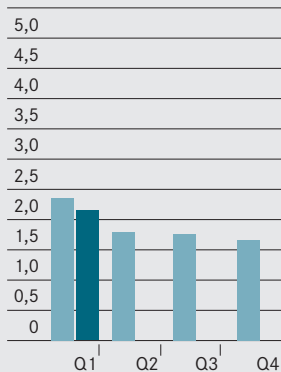
EBIT

in Milliarden €



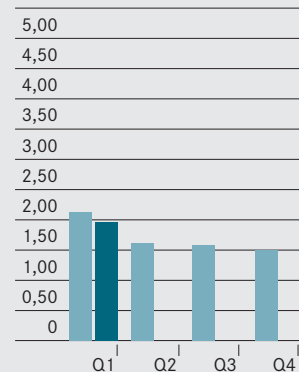
Konzernergebnis

in Milliarden €



Ergebnis je Aktie

in €



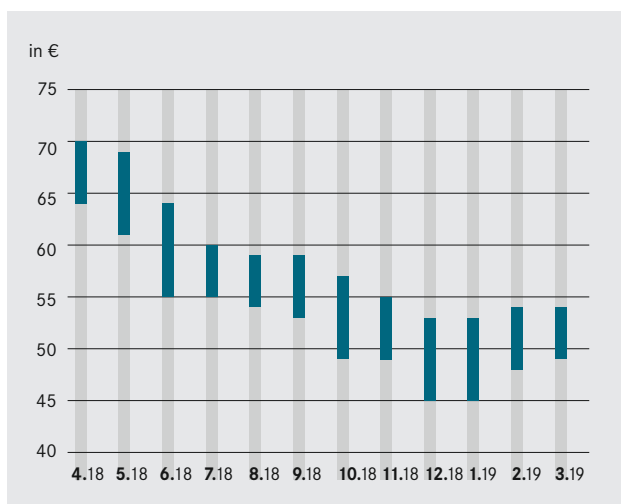
■ 2018
■ 2019

Daimler am Kapitalmarkt

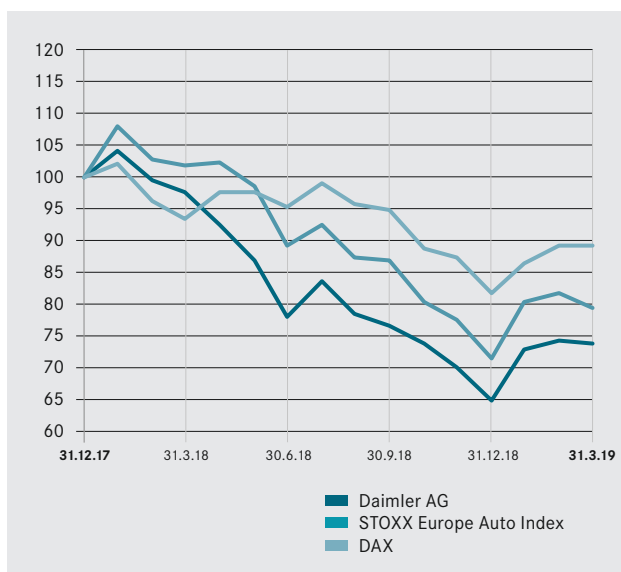
Kennzahlen

	31. März 2019	31. März 2018	Veränd. in %
Ergebnis je Aktie im Q1 (in €)	1,96	2,12	-8
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,0	1.069,8	-0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	55,86	73,79	-24
Xetra-Schlusskurs (in €)	52,25	68,97	-24

Höchst- und Tiefsturse Daimler, 2018/2019



Börsenkursentwicklung (indiziert)



Automobilaktien zeigen im ersten Quartal 2019 eine starke Erholung

Die Aussicht auf eine mögliche Beilegung der Handelsstreitigkeiten um potenzielle Strafzölle zwischen den USA und China gab der Entwicklung der globalen Aktienmärkte im ersten Quartal Auftrieb. Dies wirkte sich auch besonders auf die Automobilaktien mit Ihren global verzweigten Liefer- und Produktionsnetzwerken aus. Auch die Ergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres vieler Unternehmen in der Berichtssaison und deren Prognosen für das laufende Jahr konnten die Befürchtungen vor einer aufkommenden Rezession dämpfen. Die Ankündigung der US-Zentralbank Fed, dass es bis auf Weiteres keine Zinserhöhungen geben soll, sorgte für eine weitere Aufhellung der Stimmung an den Aktienmärkten. In Europa ergaben sich durch die weiterhin stockenden Brexit-Verhandlungen negative Effekte auf die Finanzmärkte. Aufgrund der hohen Investitionen in Zukunftstechnologien und Aufwendungen für regulatorische Vorgaben bleiben Automobilwerte relativ zu anderen Sektoren niedrig bewertet.

Auch die Daimler-Aktie hat in diesem Marktumfeld im ersten Quartal 2019 deutlich zugelegt. Die temporäre Aussetzung der chinesischen Einfuhrtarife für Fahrzeuge aus US-Produktion zum Jahresanfang sorgte für ein positives Momentum. Die Ankündigung der Zusammenarbeit mit BMW im Bereich Mobility Services und beim automatisierten Fahren sowie mit Geely zur Weiterentwicklung von smart konnten dieses Momentum unterstützen. Die Daimler-Aktie schloss zum Quartalsende bei 52,25 € und lag damit um rund 14% über dem Wert zum Ende des vierten Quartals 2018. Im gleichen Zeitraum stieg der DAX um 9% und der STOXX Europe Auto Index um 11%.

Günstiges Zinsumfeld für Refinanzierungen genutzt

Der Daimler-Konzern hat sich im ersten Quartal des Jahres 2019 erneut zu attraktiven Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten refinanziert. Zu den Benchmarkemissionen zählten eine Anleihe der Daimler International Finance B.V. mit einem Volumen von 2,5 Mrd. €, eine zwölfjährige Anleihe der Daimler AG mit einem Volumen von 750 Mio. € sowie auf dem US-amerikanischen Kapitalmarkt eine Anleihe der Daimler Finance North America LLC mit einem Volumen von 3,0 Mrd. US-\$. Insgesamt flossen Daimler im ersten Quartal des Jahres aus der Emission von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 7,4 (i. V. 4,7) Mrd. € zu.

Konzernzwischenlagebericht

Konzernabsatz auf 773.800 Einheiten (-4%) gesunken

Umsatz bei 39,7 (i. V. 39,8) Mrd. €

Konzern-EBIT in Höhe von 2,8 (i. V. 3,3) Mrd. €

Konzernergebnis von 2,1 (i. V. 2,4) Mrd. €

Free Cash Flow im Industriegeschäft im ersten Quartal bei -2,0 (i. V. 1,8) Mrd. €

Für Gesamtjahr 2019 leichter Anstieg beim Absatz und beim Umsatz erwartet

Konzern-EBIT leicht über dem Niveau des Vorjahres erwartet

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft mit weiterer Wachstumsverlangsamung

Die **Weltwirtschaft** dürfte im ersten Quartal 2019 ihre Wachstumsverlangsamung fortgesetzt haben; das Wachstum war jedoch mit knapp unter 3% immer noch solide. Wichtige Konjunkturindikatoren haben zuletzt weiter nachgegeben und deuten aktuell nicht auf eine erneute Wachstumsbeschleunigung hin. Dagegen haben sich die Aktienmärkte seit Jahresbeginn sichtbar erholt, was nicht zuletzt an einer leichten Entspannung im Handelskonflikt zwischen den USA und China lag. Außerdem kündigte die US-Zentralbank Fed an, die Zinsen bis auf Weiteres nicht weiter anzuheben. Die US-Wirtschaft wurde im ersten Quartal unter anderem durch den ungewöhnlich lange andauernden Regierungsstillstand zu Jahresbeginn etwas gebremst, büßte aber im Vergleich zu den vorangegangenen Quartalen nur wenig an Wachstumsdynamik ein. In der Europäischen Währungsunion hat sich die Stimmung im ersten Quartal weiter deutlich eingetrübt; vor allem die ausgeprägte Schwächephase in der Industrie sorgte dafür, dass sich das Wachstum auf nur noch gut 1% verlangsamte. In China reagierte die Regierung auf die anhaltende Wachstumsverlangsamung mit der Einführung entsprechender Unterstützungsmaßnahmen. Das Wachstum stabilisierte sich entsprechend und lag mit 6,4% im Rahmen der Erwartungen. Die Rohölpreise legten im Quartalsverlauf um mehr als 25% zu und lagen am Ende auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahresquartal. Davon profitieren die rohstoff-exportierenden Schwellenländer.

Die Schwächephase des **weltweiten Pkw-Marktes** setzte sich im ersten Quartal fort. Vor allem aufgrund des weiterhin deutlich rückläufigen chinesischen Marktes bewegte sich die weltweite Nachfrage leicht unter dem Vorjahresniveau. Auch wenn in China das Minus im März deutlich geringer ausfiel als in den vorangegangenen Monaten, gingen die Pkw-Verkäufe im ersten Quartal erneut zweistellig zurück.

Der europäische Markt lag leicht unter dem Vorjahreswert. Dabei verfehlten die Verkäufe in Westeuropa das Vorjahresniveau ebenfalls leicht. In Deutschland und Frankreich lag die Nachfrage in etwa auf Vorjahresniveau, der britische Markt verzeichnete einen leichten Rückgang. In Osteuropa ging der Markt leicht zurück. Während sich die Verkaufszahlen in Russland noch auf dem Vorjahresniveau bewegten, schrumpfte der türkische Markt mit einem Rückgang von mehr als 40% deutlich.

Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bewegte sich weiterhin auf hohem Niveau, im Vergleich zum Vorjahr war aber ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Die Pkw-Verkäufe in Japan erreichten in etwa das Vorjahresniveau, in Indien war der Markt leicht rückläufig.

Die Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** entwickelte sich regional weiterhin unterschiedlich. Der Markt in der NAFTA-Region setzte seinen Aufschwung fort und übertraf das Vorjahresniveau deutlich. In der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) verzeichnete die Nachfrage einen soliden Jahresstart und legte im Vergleich zum robusten Vorjahresniveau nochmals leicht zu. Der brasilianische Markt setzte seine Erholung fort und expandierte um nahezu 50%. Hingegen verzeichnete der türkische Markt aufgrund der schweren Wirtschaftskrise einen Nachfrageeinbruch um mehr als die Hälfte. Der russische Markt hat deutlich an Dynamik verloren und bewegte sich nach letzten Schätzungen nur noch in etwa auf dem Vorjahressniveau.

Die aus unserer Sicht wichtigsten asiatischen Märkte zeigten zu Jahresbeginn unterschiedliche Tendenzen. In Japan bewegte sich die Nachfrage nach leichten, mittleren und schweren Lkw weiterhin auf solidem Niveau und übertraf das Vorjahresniveau leicht. Der indische Markt konnte im Vergleich zu dem bereits hohen Vorjahreswert ebenfalls leicht zulegen. Hingegen war der chinesische Markt von sehr hohem Niveau kommend zuletzt leicht rückläufig.

Die **Transporternachfrage** in der Region EU30 legte im ersten Quartal 2019 weiter zu. Dabei erhöhte sich das Marktvolumen für mittelgroße und große Transporter um 10% und für Midsize-Pickups um 4%. Der Markt für kleine Transporter lag auf dem Niveau des Vorjahres. Der US-Markt für große Transporter lag leicht über dem Vorjahr. Ausgehend von einem niedrigen Niveau verzeichnete der Markt für große Transporter in Lateinamerika ein deutliches Marktwachstum.

Bei den **Bussen** lag das Marktvolumen in der Region EU30 leicht über dem Niveau des Vorjahres. In Brasilien legte die Nachfrage nach Fahrgestellen im Vergleich zum Vorjahr deutlich zu (+71%).

Absatzrückgang um 4 % im ersten Quartal

Im ersten Quartal 2019 hat Daimler weltweit 773.800 (i. V. 806.900) Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt. **C.01**

Der Absatz von **Mercedes-Benz Cars** lag im ersten Quartal 2019 mit 555.300 Einheiten um 7 % unter dem hohen Niveau des Vorjahres. Gründe für den Absatzrückgang waren unter anderem die allgemeine Marktentwicklung, Modellwechsel, Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit in einigen internationalen Märkten sowie eine hohe Wettbewerbsintensität. In Europa wurden von Januar bis März 235.300 Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und smart verkauft (-4%), davon entfielen 78.100 Einheiten auf Deutschland (-1%). In China, dem größten Markt des Unternehmens, konnten 173.200 Einheiten abgesetzt werden (-3%). In den USA sank der Absatz auf 64.300 Einheiten (-9%).

Daimler Trucks setzte im ersten Quartal 115.900 (i. V. 113.800) Lkw ab. In der NAFTA-Region stiegen die Verkäufe deutlich auf 47.800 (i. V. 40.800) Einheiten. In Brasilien übertraf unser Absatz mit 6.100 (i. V. 4.000) Lkw das Niveau des Vorjahres ebenfalls deutlich. Die Verkäufe in der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) lagen mit 19.000 (i. V. 17.300) Einheiten auch signifikant über dem Vorjahresniveau. Dagegen ging unser Absatz in der Türkei deutlich auf 500 (i. V. 1.800) Einheiten zurück. Die Verkäufe in Japan entwickelten sich mit 11.000 (i. V. 12.000) Lkw rückläufig. Einen deutlichen Rückgang verzeichneten wir beim Absatz unserer Lkw in Indonesien, hier verkauften wir 7.800 (i. V. 12.500) Fahrzeuge. Auch in Indien entwickelten sich unsere Verkäufe rückläufig auf 5.500 (i. V. 6.200) Einheiten.

Mercedes-Benz Vans steigerte seinen Absatz im ersten Quartal 2019 um 4 % und verzeichnete mit 97.000 Einheiten das bisher absatzstärkste erste Quartal. In der Region EU30 verzeichnete Mercedes-Benz Vans einen neuen Bestwert im ersten Quartal. Mit 66.600 (i. V. 60.400) Einheiten lag der Absatz deutlich über dem Vorjahr. In der NAFTA-Region übertraf der Absatz mit 11.700 (i. V. 11.300) Einheiten das Niveau des Vorjahres leicht. Positiv war die Entwicklung auch in Lateinamerika: Hier stieg der Absatz im ersten Quartal 2019 deutlich auf 4.200 (i. V. 3.800) Einheiten. In China sank der Absatz auf 6.100 Einheiten (-6%).

Der Absatz von **Daimler Buses** ging im ersten Quartal 2019 um 4 % auf 5.500 Einheiten zurück. In der Region EU30 hat Daimler Buses im ersten Quartal 900 Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt; das entspricht einem deutlichen Rückgang (-33%) gegenüber Vorjahr, der vor allem durch Lieferverzögerungen aufgrund eines geänderten internen Zulassungsprozesses bei Reise- und Überlandbussen bedingt war. In Brasilien setzten wir 2.200 Einheiten ab, 20 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Insbesondere aufgrund der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Lage in Argentinien stieg der Absatz von Daimler Buses in Lateinamerika (ohne Mexiko) insgesamt nur um 2 % auf 3.200 Fahrgestelle. In Mexiko verzeichneten wir im ersten Quartal 2019 mit 400 (i. V. 500) Einheiten einen spürbaren Rückgang, während der Absatz in Indien deutlich um 46 % auf 500 Einheiten zulegte.

Bei **Daimler Financial Services** ging das Neugeschäft vor dem Hintergrund des geringeren Fahrzeugabsatzes im Konzern im Vergleich zum Vorjahresquartal um 3 % auf 17,3 Mrd. € zurück. Das Portfolio von Daimler Financial Services umfasste Ende März 5,3 Mio. Fahrzeuge; das entspricht einem Vertragsvolumen von 157,4 Mrd. € und damit einem Anstieg von 2 % gegenüber dem Jahresende 2018. Eine positive Entwicklung verzeichnete auch das Versicherungsgeschäft. Weltweit wurden im ersten Quartal 539.000 (i. V. 523.000) Versicherungsverträge über Daimler Financial Services abgeschlossen.

C.01

Absatz nach Geschäftsfeldern

	Q1 2019	Q1 2018	Veränd. in %
Daimler-Konzern	773.796	806.905	-4
Mercedes-Benz Cars	555.312	594.299	-7
Daimler Trucks	115.920	113.846	+2
Mercedes-Benz Vans	97.038	93.016	+4
Daimler Buses	5.526	5.744	-4

Ertragslage

Der Umsatz des **Daimler-Konzerns** lag im ersten Quartal 2019 mit 39.698 (i. V. 39.785) Mio. € auf Vorjahresniveau. Auch bereinigt um positive Wechselkursveränderungen blieb der Umsatz auf Vorjahreshöhe. Das EBIT belief sich im ersten Quartal 2019 auf 2.802 (i. V. 3.335) Mio. € und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert. **↗ C.02 ↗ C.03**

Dabei konnten alle automobilen Geschäftsfelder das Ergebnis des Vorjahres nicht erreichen. Das Ergebnis des Geschäftsfeldes Mercedes-Benz Cars lag insbesondere aufgrund eines rückläufigen Absatzvolumens und einer veränderten Absatzstruktur unter dem Vorjahresquartal. Gegenläufig trug vor allem die Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group im Geschäftsfeld Daimler Financial Services zu einem Anstieg des Ergebnisses bei. Rückläufige Abzinsungsfaktoren belasteten das Ergebnis. Wechselkurseffekte wirkten sich im Saldo nur unwesentlich auf das operative Ergebnis aus.

Die Überleitung der Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT zeigt im ersten Quartal 2019 ein Ergebnis unter dem Niveau des Vorjahresquartals. **↗ C.03**

C.02

Umsatz nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q1 2019	Q1 2018	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	21.200	22.998	-8
Daimler Trucks	9.546	8.619	+11
Mercedes-Benz Vans	3.369	3.098	+9
Daimler Buses	785	850	-8
Daimler Financial Services	6.881	6.255	+10
Überleitung	-2.083	-2.035	-2
Daimler-Konzern	39.698	39.785	-0

C.03

EBIT nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q1 2019	Q1 2018	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	1.298	2.060	-37
Daimler Trucks	582	647	-10
Mercedes-Benz Vans	-98	172	.
Daimler Buses	-21	37	.
Daimler Financial Services	1.209	548	+121
Überleitung	-168	-129	-30
Daimler-Konzern ¹	2.802	3.335	-16

¹ Die operative Ergebnisgröße EBIT stellt das Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern dar. Die Überleitung des EBIT des Daimler-Konzerns auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 19 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss enthalten.

C.04

Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite¹

	Q1 2019	Q1 2018	Veränd.
Mercedes-Benz Cars	6,1%	9,0%	-2,9
Daimler Trucks	6,1%	7,5%	-1,4
Mercedes-Benz Vans	-2,9%	5,6%	-8,5
Daimler Buses	-2,7%	4,4%	-7,1
Daimler Financial Services	35,7%	17,9%	+17,8

¹ Die Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder ermittelt sich als Verhältnis von EBIT und Umsatzerlösen. Für Daimler Financial Services erfolgt die Beurteilung der Profitabilität auf Basis der Eigenkapitalrendite, die als Verhältnis von EBIT und Eigenkapital bestimmt wird.

Der Umsatz von **Mercedes-Benz Cars** sank im ersten Quartal 2019 im Wesentlichen aufgrund eines rückläufigen Absatzes um 8% auf 21.200 (i. V. 22.998) Mio. €. Das EBIT des Geschäftsfelds belief sich auf 1.298 (i. V. 2.060) Mio. €. Die Umsatzrendite lag mit 6,1% unter dem Vorjahreswert von 9,0%. **↗ C.02 ↗ C.03 ↗ C.04**

Im ersten Quartal 2019 belasteten ein rückläufiges Absatzvolumen und eine veränderte Absatzstruktur das Ergebnis. Gründe für den Absatzrückgang waren unter anderem die allgemeine Marktentwicklung, Modellwechsel sowie Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit in einigen internationalen Märkten. Darüber hinaus wirkten eine schwächere Preisdurchsetzung, Wechselkurseffekte sowie Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge ergebnismindernd.

Bei **Daimler Trucks** erhöhte sich der Umsatz im ersten Quartal 2019 um 11% auf 9.546 (i. V. 8.619) Mio. €. Neben dem Absatzanstieg insbesondere in der NAFTA-Region wirkten sich positive Wechselkurseffekte auf den Umsatz aus. Das EBIT betrug 582 (i. V. 647) Mio. €. Das Geschäftsfeld erzielte mit 6,1% eine Umsatzrendite unter dem Vorjahresergebnis von 7,5%. **↗ C.02 ↗ C.03 ↗ C.04**

Neben dem Absatzanstieg insbesondere in der NAFTA-Region wirkten sich Wechselkurseffekte positiv auf die Ergebnisentwicklung aus. Höhere Aufwendungen für Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie Mehrkosten, die sich im Wesentlichen aus gestiegenen Rohmaterialpreisen und Engpässen in der Zulieferkette ergaben, belasteten das EBIT. Weitere Ergebnisbelastungen resultierten aus Bewertungseffekten in den Rückstellungen.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** steigerte den Umsatz im ersten Quartal 2019 aufgrund eines höheren Absatzes um 9% auf 3.369 (i. V. 3.098) Mio. €. Das EBIT betrug -98 (i. V. 172) Mio. €. Die Umsatzrendite sank auf -2,9 (i. V. 5,6) %. **↗ C.02 ↗ C.03 ↗ C.04**

Das EBIT war geprägt von Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anpassung von Produktionskapazitäten in Russland und Argentinien. Nach Prüfung der Wirtschaftlichkeit wird auf die Produktion der Mercedes-Benz X-Klasse in Argentinien verzichtet. Darüber hinaus belasteten Vorleistungen für neue Technologien, Anlaufkosten für neue Produkte, Wechselkurseffekte und Aufwendungen für Garantien und Kulenzen das

Ergebnis. Des Weiteren haben laufende behördliche Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge das Ergebnis negativ beeinflusst. Der höhere Absatz hat positiv zum Ergebnis beigetragen.

Bedingt durch Lieferverzögerungen aufgrund eines geänderten internen Zulassungsprozesses bei Reise- und Überlandbussen sank der Umsatz im Geschäftsfeld **Daimler Buses** im ersten Quartal 2019 um 8 % auf 785 (i. V. 850) Mio. €. Das EBIT von Daimler Buses betrug -21 (i. V. 37) Mio. €; die Umsatzrendite sank auf -2,7 (i. V. 4,4) %. **↗ C.02 ↗ C.03 ↗ C.04**

Der Ergebnismrückgang wurde hauptsächlich durch die Lieferverzögerungen aufgrund eines geänderten internen Zulassungsprozesses bei Reise- und Überlandbussen verursacht.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Financial Services** belief sich im ersten Quartal 2019 auf 1.209 (i. V. 548) Mio. €. Die Eigenkapitalrendite lag mit 35,7 % über dem Vorjahreswert von 17,9%. **↗ C.02 ↗ C.03 ↗ C.04**

Ausschlaggebend hierfür war die Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group, die sich mit 718 Mio. € positiv auf das Ergebnis auswirkte. Weitere positive Effekte ergaben sich aus dem gestiegenen Vertragsvolumen. Gegenläufig wirkten sich steigende Kreditrisikokosten in einzelnen Märkten sowie das gestiegene Zinsniveau aus.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im ersten Quartal 2019 Aufwendungen von 215 (i. V. 119) Mio. €.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im ersten Quartal 2019 Erträge von 47 (i. V. Aufwendungen von 10) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** belief sich im ersten Quartal 2019 auf -175 (i. V. -84) Mio. €.

Der im ersten Quartal 2019 ausgewiesene Aufwand für **Ertragsteuern** belief sich auf 474 (i. V. 893) Mio. €. Die Steuerquote betrug 18,1 (i. V. 27,5) %. Die Reduzierung des Steueraufwands ist sowohl auf den Rückgang als auch auf die geänderte Zusammensetzung des Vorsteuerergebnisses zurückzuführen. In 2019 enthält das Vorsteuerergebnis den im Wesentlichen steuerfreien Ertrag aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group. Bereinigt um diesen Ertrag entwickelte sich der Steueraufwand im Wesentlichen gleichlaufend zur Entwicklung des Vorsteuerergebnisses.

Das **Konzernergebnis** lag mit 2.149 Mio. € leicht unter dem Ergebnis des Vorjahresquartals von 2.354 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 54 (i. V. 81) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 2.095 (i. V. 2.273) Mio. €; dies führte zu einem Rückgang des **Ergebnisses je Aktie** auf 1,96 (i. V. 2,12) €.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 1.069,7 (i. V. 1.069,8) Mio. Stück zugrunde gelegt.

C.05

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	Q1 2019	Q1 2018	Q1 2019	Q1 2018	Q1 2019	Q1 2018
in Millionen €						
Umsatzerlöse ³	39.698	39.785	32.817	33.530	6.881	6.255
Umsatzkosten ³	-32.127	-31.160	-26.150	-25.833	-5.977	-5.327
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.571	8.625	6.667	7.697	904	928
Vertriebskosten	-3.151	-3.097	-2.961	-2.909	-190	-188
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.019	-971	-792	-741	-227	-230
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.704	-1.712	-1.704	-1.712	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	1.217	331	459	287	758	44
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-225	-293	-216	-282	-9	-11
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	262	343	289	348	-27	-5
Übriges Finanzergebnis	-153	105	-153	95	-	10
Zinserträge	79	55	79	55	-	-
Zinsaufwendungen	-254	-139	-252	-138	-2	-1
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.623	3.247	1.416	2.700	1.207	547
Ertragsteuern	-474	-893	-344	-729	-130	-164
Konzernergebnis	2.149	2.354	1.072	1.971	1.077	383
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	54	81				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.095	2.273				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	1,96	2,12				
Verwässert	1,96	2,12				

1 Die Spalten »Industriegeschäft« und »Daimler Financial Services« stellen eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar.

2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

3 Im Jahr 2018 wurden im Segment Daimler Financial Services die konzerninternen Umsatzerlöse und Umsatzkosten in gleicher Höhe angepasst. Diese Anpassungen wurden in der Überleitung in vollem Umfang eliminiert.

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** ↗ **C.06** führte im ersten Quartal 2019 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 0,6 (i. V. 0,8) Mrd. €. Der Rückgang resultierte insbesondere aus der Entwicklung des Working Capital, die vor allem geprägt war durch den höheren Anstieg der Vorräte bei Mercedes-Benz Cars infolge von Modellwechseln sowie eines Absatzrückgangs aufgrund der allgemeinen Marktentwicklung und Einschränkungen

bei der Fahrzeugverfügbarkeit in einigen internationalen Märkten. Zudem wirkte insbesondere bei Daimler Trucks die Entwicklung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen negativ auf die Veränderung des Working Capital. Neben dem allgemeinen Geschäftsverlauf ergaben sich insbesondere aus der Entwicklung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts positive Effekte auf den Cash Flow der Geschäftstätigkeit.

C.06

Verkürzte Kapitalflussrechnung¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	Q1 2019	Q1 2018	Q1 2019	Q1 2018	Q1 2019	Q1 2018
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	15.853	12.072	12.799	9.515	3.054	2.557
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.623	3.247	1.416	2.700	1.207	547
Abschreibungen / Wertminderungen	1.801	1.478	1.765	1.444	36	34
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-962	-342	-280	-361	-682	19
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-3.671	-2.072	-3.673	-2.103	2	31
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-172	-4	-27	91	-145	-95
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.472	2.485	1.309	2.309	163	176
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-758	-2.258	25	-27	-783	-2.231
Vermietete Fahrzeuge	56	-558	52	455	4	-1.013
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	820	-787	709	-616	111	-171
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-	421	-	346	-	75
Gezahlte Ertragsteuern	-589	-797	-436	-645	-153	-152
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	620	813	860	3.593	-240	-2.780
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-2.421	-2.108	-2.392	-2.082	-29	-26
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	-944	55	-220	129	-724	-74
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-408	-383	-617	-375	209	-8
Sonstige Ein- und Auszahlungen	10	194	-20	282	30	-88
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-3.763	-2.242	-3.249	-2.046	-514	-196
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	3.734	3.581	3.753	940	-19	2.641
Dividendenzahlungen	-9	-4	-	-4	-9	-
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	-74	-52	-42	-57	-32	5
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	-15	429	15	-429
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	3.651	3.525	3.696	1.308	-45	2.217
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	237	-110	195	-107	42	-3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	16.598	14.058	14.301	12.263	2.297	1.795

1 Die Spalten »Industriegeschäft« und »Daimler Financial Services« stellen eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar.

2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

C.07**Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

in Millionen €	Q1 2019	Q1 2018	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	860	3.593	-2.733
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-3.249	-2.046	-1.203
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	617	375	+242
Übrige Anpassungen	-267	-100	-167
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-2.039	1.822	-3.861

C.08**Netto-Liquidität des Industriegeschäfts**

in Millionen €	31. März 2019	31. Dez. 2018	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.301	12.799	+1.502
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	9.038	8.364	+674
Liquidität	23.339	21.163	+2.176
Finanzierungsverbindlichkeiten	-12.098	-4.771	-7.327
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	105	-104	+209
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-11.993	-4.875	-7.118
Netto-Liquidität	11.346	16.288	-4.942

C.09**Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns**

in Millionen €	31. März 2019	31. Dez. 2018	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.598	15.853	+745
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	10.114	9.577	+537
Liquidität	26.712	25.430	+1.282
Finanzierungsverbindlichkeiten	-154.911	-144.902	-10.009
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	86	-97	+183
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-154.825	-144.999	-9.826
Netto-Verschuldung	-128.113	-119.569	-8.544

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ↗ **C.06** ergab sich ein Mittelabfluss von 3,8 (i. V. 2,2) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus dem Saldo der Zahlungsmittelabflüsse (netto) von 0,7 Mrd. € im Rahmen der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group. Hier wirkten insbesondere die Kapitalerhöhungen in die Gemeinschaftsunternehmen. Des Weiteren beeinflussten die gestiegenen Investitionen in Sachanlagen den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** ↗ **C.06** resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 3,7 (i. V. 3,5) Mrd. €. Die weiterhin hohe Nettoaufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten steht im Zusammenhang mit der Refinanzierung der Leasing- und Absatzfinanzierung sowie der Nutzung von attraktiven Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten.

Seit dem 31. Dezember 2018 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 0,7 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, hat sich um 1,3 Mrd. € auf 26,7 Mrd. € erhöht.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ **C.07**, 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 und ähnlichen Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist.

Die übrigen Anpassungen betreffen Effekte im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte, die aus der geänderten Leasingnehmerbilanzierung resultieren und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind. Weiterhin werden Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler sowie Effekte aus konzerninternen Geldanlagen 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.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** führte im ersten Quartal 2019 zu einem Zahlungsmittelabfluss von 2,0 (i. V. Zahlungsmittelzufluss 1,8) Mrd. €. Der starke Rückgang resultierte insbesondere aus der Entwicklung des Working Capital, die vor allem geprägt war durch den höheren Anstieg der Vorräte bei Mercedes-Benz Cars infolge von Modellwechseln sowie eines Absatzrückgangs aufgrund der allgemeinen Marktentwicklung und Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit in einigen internationalen Märkten. Zudem wirkte insbesondere bei Daimler Trucks die Entwicklung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen negativ auf die Veränderung des Working Capital. Des Weiteren waren gestiegene Investitionen in Sachanlagen zu verzeichnen.

Im ersten Quartal 2019 führte der **Free Cash Flow des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelabfluss von 3,1 (i. V. 1,1) Mrd. €. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow des Daimler-Konzerns insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Daimler Financial Services beeinflusst. Zudem wirkten die Zahlungsmittelabflüsse (netto) infolge der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [↗ C.08](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

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

Infolge der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16 und dem damit verbundenen Ansatz von Leasingverbindlichkeiten für ausstehende Mietzahlungen verringerte sich die Nettoliquidität des Industriegeschäfts am 1. Januar 2019 um 3,2 Mrd. € auf 13,1 Mrd. €. Seit Jahresbeginn reduzierte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts zudem um 1,7 Mrd. € auf 11,3 Mrd. €. Ursächlich für den Rückgang war insbesondere der negative Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2018 um 8,5 Mrd. € auf 128,1 Mrd. € erhöht. Der Effekt aus der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung belief sich auf 3,4 Mrd. €. [↗ C.09](#)

Der Daimler-Konzern hat sich im ersten Quartal des Jahres 2019 erneut zu attraktiven Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **refinanziert**.

Im ersten Quartal 2019 sind Daimler aus der **Emission** von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 7,4 (i. V. 4,7) Mrd. € zugeflossen. Aufgrund der Tilgung von Anleihen flossen 2,6 (i. V. 4,4) Mrd. € ab. Ein wesentlicher Teil des Emissionsvolumens wurde in Form sogenannter Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) durchgeführt. [↗ C.10](#)

Über die in der Tabelle dargestellten Emissionen hinaus wurden diverse weitere Begebungen in verschiedenen Ländern vorgenommen.

Im ersten Quartal 2019 wurden zudem insgesamt drei **Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen** durchgeführt. In Australien wurde ein Volumen von 0,75 Mrd. AUD generiert. In den USA konnten Anleihen im Wert von 1,3 Mrd. USD erfolgreich am Markt platziert werden. Des Weiteren wurde in Canada eine Transaktion in Höhe von 0,5 Mrd. CAD durchgeführt.

C.10

Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler International Finance B.V.	1.500 Mio. €	02/2019	02/2023
Daimler International Finance B.V.	1.000 Mio. €	02/2019	06/2026
Daimler AG	750 Mio. €	02/2019	02/2031
Daimler Finance North America LLC	1.900 Mio. US-\$	02/2019	02/2022
Daimler Finance North America LLC	600 Mio. US-\$	02/2019	02/2024
Daimler Finance North America LLC	500 Mio. US-\$	02/2019	02/2029

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2018 von 281,6 Mrd. € auf 297,5 Mrd. € an; währungsbereinigt war ein Anstieg von 12,0 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 169,5 (i. V. 165,3) Mrd. € auf Daimler Financial Services; dies entsprach 57% aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern (i. V. 59%).

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf die höheren Vorräte und ein höheres Volumen im Finanzdienstleistungsgeschäft zurückzuführen. Zudem führte der Ausweis von Nutzungsrechten infolge der geänderten Leasingnehmerbilanzierung zu einem Anstieg der Sachanlagen (siehe Anmerkung 1 des Konzernhangs zum Zwischenbericht). Auf der Passivseite sind insbesondere höhere Finanzierungsverbindlichkeiten (einschließlich Leasingverbindlichkeiten) zu verzeichnen. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 43% auf dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme liegt mit 35% ebenfalls auf dem Vorjahresniveau.

C.11

Verkürzte Bilanz¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	31. März 2019	31. Dez. 2018	31. März 2019	31. Dez. 2018	31. März 2019	31. Dez. 2018
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	15.026	14.801	14.145	13.913	881	888
Sachanlagen	35.232	30.948	34.909	30.859	323	89
Vermietete Gegenstände	50.119	49.476	18.479	18.509	31.640	30.967
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	99.412	96.740	-84	-90	99.496	96.830
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	7.071	4.860	5.157	4.651	1.914	209
Vorräte	33.505	29.489	32.121	28.096	1.384	1.393
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.896	12.586	10.672	10.545	2.224	2.041
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.598	15.853	14.301	12.799	2.297	3.054
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	10.114	9.577	9.038	8.364	1.076	1.213
davon kurzfristig	9.461	8.855	9.036	8.362	425	493
davon langfristig	653	722	2	2	651	720
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5.677	5.733	-12.868	-12.719	18.545	18.452
Sonstige Vermögenswerte	11.847	11.025	2.100	1.376	9.747	9.649
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	531	-	-	-	531
Summe Aktiva	297.497	281.619	127.970	116.303	169.527	165.316
Passiva						
Eigenkapital	67.866	66.053	53.611	53.243	14.255	12.810
Rückstellungen	25.352	24.406	24.203	23.269	1.149	1.137
Finanzierungsverbindlichkeiten	154.911	144.902	12.098	4.771	142.813	140.131
davon kurzfristig	59.681	56.240	-20.893	-20.993	80.574	77.233
davon langfristig	95.230	88.662	32.991	25.764	62.239	62.898
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.762	14.185	14.798	13.395	964	790
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	11.167	10.032	7.185	5.888	3.982	4.144
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	12.512	12.519	12.135	12.146	377	373
Sonstige Schulden	9.927	9.310	3.940	3.591	5.987	5.719
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	-	212	-	-	-	212
Summe Passiva	297.497	281.619	127.970	116.303	169.527	165.316

1 Die Spalten »Industriegeschäft« und »Daimler Financial Services« stellen eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar.

2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 15,0 (i. V. 14,8) Mrd. € beinhalten 11,5 (i. V. 11,3) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 2,0 (i. V. 2,0) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,1 (i. V. 1,1) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen Anteile von 82 (i. V. 81)% auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, 9 (i. V. 10)% auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans sowie 7 (i. V. 8)% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Sachanlagen** erhöhten sich auf 35,2 (i. V. 30,9) Mrd. €. Im Rahmen der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16 zum 1. Januar 2019 werden in den Sachanlagen Nutzungsrechte von 3,9 Mrd. € ausgewiesen. Im ersten Quartal 2019 wurden weltweit 1,7 Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten für neue Produkte und Technologien, die Erweiterung der Kapazitäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen Sachinvestitionen von 1,2 (i. V. 1,1) Mrd. €.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich insgesamt auf 149,5 (i. V. 146,2) Mrd. €. Im Anstieg sind 2,6 Mrd. € Effekte aus der Währungsumrechnung enthalten. Der währungsbereinigte Zuwachs von 0,7 Mrd. € war insbesondere durch das gestiegene Vertragsvolumen bei Daimler Financial Services bedingt; das Geschäft mit Endkunden konnte insbesondere in Europa und Asien weiter ausgebaut werden. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 50% unter dem Vorjahresniveau (i. V. 52%).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** erhöhten sich auf 7,1 (i. V. 4,9) Mrd. €. Der Anstieg resultierte insbesondere aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group und der damit verbundenen erstmaligen Einbeziehung der fünf operativen Gemeinschaftsunternehmen, die unter YOUR NOW zusammengefasst werden (siehe Anmerkung 2 des Konzernanhangs zum Zwischenbericht). Darüber hinaus umfassen sie vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd., BAIC Motor Corporation Ltd. sowie der There Holding B.V..

Die **Vorräte** stiegen von 29,5 Mrd. € auf 33,5 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt bei 11% und somit über dem Vorjahreswert (i. V. 10%). Der Anstieg in allen automobilen Geschäftsfeldern betraf im Wesentlichen die Fertigen und die Unfertigen Erzeugnisse und Leistungen. Insbesondere bei Mercedes-Benz Cars resultierte der Anstieg unter anderem aus saisonal höheren Beständen, aus Modellwechseln und Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit in einigen internationalen Märkten.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 12,9 Mrd. € leicht über dem Vorjahresniveau (i. V. 12,6 Mrd. €). Auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars entfielen 46 (i. V. 45)% der Forderungen sowie 25 (i. V. 25)% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2018 um 0,7 Mrd. € auf 16,6 Mrd. €.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2018 von 9,6 Mrd. € auf 10,1 Mrd. € erhöht. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen in der Regel ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** liegen mit 5,7 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** von 11,8 (i. V. 11,0) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die aktiven latenten Steuern zurückzuführen.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2018 von 66,1 Mrd. € auf 67,9 Mrd. €, währungsbereinigt ergibt sich ein Anstieg von 1,0 Mrd. €. Dem positiven Konzernergebnis von 2,1 Mrd. € und den Währungseffekten von 0,8 Mrd. € stehen ergebnisneutrale Verluste aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,7 Mrd. € sowie die in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen von 0,3 Mrd. € entgegen. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 66,4 (i. V. 64,7) Mrd. €.

Im Verhältnis zum Anstieg der Bilanzsumme von 6% stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr unterproportional. Infolge lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 21,6% unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 22,2%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 39,2% (i. V. 42,8%). Die Eigenkapitalquoten sind um die vorgeschlagene Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2018 bereinigt.

Die **Rückstellungen** liegen mit 25,4 Mrd. € über dem Vorjahreswert (i. V. 24,4 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 9% auf dem Niveau des Vorjahres. Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 8,2 (i. V. 7,4) Mrd. €, die im Wesentlichen die Differenz aus dem Barwert der Pensionsverpflichtungen von 33,5 (i. V. 31,7) Mrd. € und dem Marktwert der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 26,6 (i. V. 25,5) Mrd. € enthalten. Der Rückgang der Abzinsungsfaktoren um rund 0,3 Prozentpunkte führte zu einem Anstieg des Barwerts der Pensionsverpflichtungen. Dieser Effekt wurde durch eine positive Entwicklung der Rendite der Planvermögen teilweise kompensiert. Darüber hinaus beinhalten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Ertragsteuern von 1,5 (i. V. 1,5) Mrd. € sowie für Produktgarantien von 6,9 (i. V. 7,0) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 4,4 (i. V. 4,3) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 4,4 (i. V. 4,3) Mrd. €.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 154,9 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 144,9 Mrd. €). Im Anstieg sind 2,1 Mrd. € Effekte aus der Währungsumrechnung enthalten. Der währungsbereinigte Anstieg von 7,9 Mrd. € ist im Wesentlichen auf die Refinanzierung des wachsenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen. Zudem wirkten Leasingverbindlichkeiten von 4,0 Mrd. € im Zusammenhang mit der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 53% auf Anleihen, 26% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 8% auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie 8% auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert auf 15,8 (i. V. 14,2) Mrd. € erhöht. 63% der Verbindlichkeiten entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars (i. V. 60%) und 22% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks (i. V. 24%).

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 11,2 (i. V. 10,0) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, aus derivativen Finanzinstrumenten, aus der Personalabrechnung, erhaltene Kautionen sowie Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten. Der Anstieg resultierte unter anderem aus der Erhöhung der negativen Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente.

Die **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten** lagen mit 12,5 Mrd. € auf dem Vorjahresniveau. Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien und Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

Die **Sonstigen Schulden** von 9,9 (i. V. 9,3) Mrd. € beinhalten hauptsächlich Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverbindlichkeiten und latente Steuern.

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

Mitarbeiter

Zum Ende des ersten Quartals 2019 waren im Daimler-Konzern weltweit 299.956 (Jahresende 2018: 298.683) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 174.368 (Jahresende 2018: 174.663) in Deutschland tätig; 26.444 (Jahresende 2018: 26.310) waren es in den USA, 10.766 (Jahresende 2018: 10.307) in Brasilien und 9.902 (Jahresende 2018: 9.918) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren Ende März 2019 4.442 (Jahresende 2018: 4.424) Beschäftigte tätig. [↗ C.12](#)

C.12

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern (per 31.03.2019)

Daimler-Konzern 299.956

Mercedes-Benz Cars 146.286

Daimler Trucks 84.324

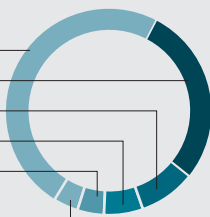
Mercedes-Benz Vans 26.564

Daimler Buses 18.684

Daimler Financial Services 12.733

Konzernübergreifende

Funktionen & Services 11.365



Wichtige Ereignisse

Aufsichtsrat bestellt Harald Wilhelm zum Vorstandsmitglied der Daimler AG

Am 13. Februar hat der Aufsichtsrat der Daimler AG Harald Wilhelm mit Wirkung zum 1. April 2019 als Vorstandsmitglied ohne Geschäftsbereich berufen. Harald Wilhelm wird ab dem Ende der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 das Ressort Finance & Controlling und Daimler Financial Services verantworten. Die Bestellung ist für drei Jahre erfolgt. Vor seiner Bestellung zum Vorstandsmitglied der Daimler AG war Harald Wilhelm Chief Financial Officer von Airbus sowie Mitglied des Executive Committee von Airbus. Das Ressort wird seit Dezember 2004 von Bodo Uebber verantwortet. Bodo Uebber strebte keine Verlängerung seines bis Jahresende 2019 laufenden Vertrags bei der Daimler AG an. Er scheidet mit Ende der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 einvernehmlich aus dem Vorstand aus.

Aufsichtsrat der Daimler AG verlängert Vertrag mit Britta Seeger

In der gleichen Sitzung hat der Aufsichtsrat der Daimler AG den Vertrag von Britta Seeger, im Vorstand der Daimler AG verantwortlich für den Vertrieb von Mercedes-Benz Cars, bis 31. Dezember 2024 verlängert. Britta Seeger ist seit dem 1. Januar 2017 im Vorstand der Daimler AG und in dieser Funktion verantwortlich für den Vertrieb von Mercedes-Benz Cars. Ihr bisheriger Vertrag läuft im Dezember 2019 aus.

Mercedes-Benz Cars baut Batteriefabrik im polnischen Jawor

Am 22. Januar haben wir bekannt gegeben, dass Mercedes-Benz Cars im Zuge der Elektrooffensive eine Batteriefabrik am polnischen Standort Jawor baut und damit den globalen Batterie-Produktionsverbund auf neun Fabriken erweitert. Die Batteriefabrik in Jawor ist das zweite große Investment an diesem neuen Mercedes-Benz Standort. Derzeit entsteht dort eine hochmoderne Motorenfabrik. Die neue Motorenproduktion in Jawor wird im Jahr 2019 anlaufen; versorgt werden die Pkw-Werke von Mercedes-Benz Cars in Europa und der ganzen Welt. Mit der Erweiterung um eine Batteriefabrik auf dem bestehenden Werksgelände entstehen dort rund 300 zusätzliche neue Arbeitsplätze. Die Serienproduktion von Batterien für Fahrzeuge der Produkt- und Technologiemarke EQ soll Anfang der nächsten Dekade starten.

Daimler und die BMW Group investieren mehr als eine Milliarde Euro in gemeinsamen Mobilitätsdienstleister

Nach erfolgreichem Closing des Joint-Venture-Vertrags haben die beiden Unternehmen am 22. Februar im Rahmen einer gemeinsamen Pressekonferenz darüber informiert, mehr als 1 Mrd. € in den Ausbau der bestehenden Angebote in den Bereichen Carsharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität investieren zu wollen. Dabei wollen wir konsequent die Chancen nutzen, die sich durch Digitalisierung, Shared Services und das steigende Mobilitätsbedürfnis unserer Kunden ergeben.

Daimler und die BMW Group wollen zusammen die nächste Technologiegeneration für automatisiertes Fahren entwickeln

Die Daimler AG und die BMW Group wollen ihre Kräfte beim automatisierten Fahren bündeln. In einem ersten Schritt soll die Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen sowie dem automatisierten Fahren auf Autobahnen und für automatisierte Parkfunktionen in der nächsten Technologiegeneration vorangetrieben werden. Die beiden Unternehmen haben darüber am 28. Februar eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet. Die Daimler AG und die BMW Group betrachten diesen Ansatz als langfristige und strategische Kooperation und streben an, die nächste Technologiestufe bereits vor Mitte des nächsten Jahrzehnts in der Breite verfügbar zu machen.

Daimler und Geely Holding gründen ein globales Joint Venture zur Weiterentwicklung von smart

Am 28. März haben die Daimler AG und die Zhejiang Geely Holding Group die Gründung eines global ausgerichteten 50:50-Joint-Venture bekannt gegeben. Ziel ist es, smart, den Pionier urbaner Mobilität, als eine der führenden Marken für Elektromobilität weiterzuentwickeln. Der Joint-Venture-Vereinbarung zufolge wird die Produktion der nächsten Generation von smart Elektromodellen in einer neuen, speziell dafür erbauten Elektroautofabrik in China erfolgen. Der globale Vertrieb soll im Jahr 2022 beginnen.

Daimler Trucks erwirbt Mehrheitsanteil von Torc Robotics

Daimler Trucks, weltgrößter Hersteller von schweren und mittelschweren Lkw über 6 t, und Torc Robotics, Pionier im Bereich des autonomen Fahrens, gehen eine Partnerschaft ein, um vollautomatisierte Lkw in den USA zu vermarkten. Die Unternehmen haben am 29. März vereinbart, dass die Daimler Trucks and Buses Holding Inc., eine Tochtergesellschaft der Daimler AG, einen Mehrheitsanteil von Torc Robotics erwirbt. Automatisierte Lkw haben großes Potenzial, den weltweit wachsenden Transportbedarf durch verbesserte Effizienz und noch mehr Sicherheit abzudecken. Daimler Trucks und Torc Robotics ergänzen sich ideal im Hinblick auf Ressourcen, Expertise und Fähigkeiten. Der Abschluss des Vertrags steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der US-Behörden.

Mercedes-Benz Cars eröffnet Pkw-Werk in Russland

Am 3. April wurde das neue Pkw-Werk von Mercedes-Benz Cars in Russland im Beisein des Präsidenten der Russischen Föderation, Vladimir Putin, eröffnet. Die Produktion startet mit dem Anlauf der Mercedes-Benz E-Klasse Limousine für den lokalen Markt. Der E-Klasse werden SUV-Modelle folgen. Mercedes-Benz Cars investiert in das Werk in der Region Moskau insgesamt mehr als 250 Mio. €. Über 1.000 Mitarbeiter werden in Produktion und Verwaltung des neuen Mercedes-Benz Werks arbeiten. Das Mercedes-Benz Werk Moscovia zeichnet sich durch eine flexible und umweltbewusste Produktion aus und wird moderne Industrie-4.0-Technologien einsetzen. Das Werk ist Teil des globalen Produktionsnetzwerks von Mercedes-Benz Cars mit mehr als 30 Standorten weltweit.

Risiko- und Chancenbericht

Die Risiken und Chancen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns haben können, und detaillierte Informationen zu unserem Risiko- und Chancenmanagementsystem wurden in unserem Geschäftsbericht 2018 auf den Seiten 143 bis 157 dargestellt. Darüber hinaus verweisen wir auf die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Konzernzwischenlageberichts. Die Einschätzung der Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2019 hat sich seit der Vorlage des Geschäftsberichts 2018 in folgenden Punkten geändert.

Volkswirtschaftliche Risiken

Mit den signifikanten Fortschritten in den Handelsgesprächen zwischen den USA und China und der Aussicht auf einen bevorstehenden »Deal« haben die Wahrscheinlichkeit einer erneuten Eskalation des Handelsstreits und die daraus resultierenden Risiken einstweilen abgenommen. Hingegen steht die Drohung der US-Regierung, Zölle auf Fahrzeug- und Teileimporte aus anderen Märkten, unter anderem der EU, zu verhängen, nach wie vor im Raum, auch wenn die Aufnahme offizieller Handelsgespräche zwischen den USA und der EU wahrscheinlicher geworden ist.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Diesellabgasemissionen – Behördliche Verfahren

Wie bereits berichtet, ist Daimler derzeit behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren bezogen auf umweltrechtliche, kapitalmarktrechtliche, strafrechtliche, kartellrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Diesellabgasemissionen ausgesetzt.

Verschiedene Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen weltweit haben Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch und/oder haben Anordnungen erlassen. Diese beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht. Bei diesen Behörden handelt es sich unter anderem um das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«), das von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt hat, die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (U.S. Environmental Protection Agency »EPA«), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board »CARB«) und weitere US-Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission »SEC«), die Europäische Kommission, das Bundeskartellamt sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (»BaFin«), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (»BMVI«) und das Kraftfahrt-Bundesamt (»KBA«). Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet.

Daimler hat in diesem Zusammenhang bei ihr einen Kronzeugenantrag gestellt. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt derzeit Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat im Mai 2017 die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Im Februar 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart diesbezüglich auch ein förmliches Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Daimler AG eingeleitet. Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation ist es möglich, dass weitere regulatorische, strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen oder Anordnungen erlassen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sogenannte Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen werden, weitere Hausdurchsuchungen stattfinden, die Mitteilung eines Rechtsverstoßes (notice of violation) ergehen oder eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Untersuchungen, Abstimmungen oder Verfahren, einschließlich der vergleichsweisen Verfahrensbeendigung, eintreten. Ferner könnten weitere Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder Rezertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten.

Das KBA hat im zweiten und dritten Quartal 2018 Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich eines Erstzulassungsstopps und Rückrufs. Gegen diese Anordnungen hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Im April 2019 hat das KBA eine Anhörung mit Blick auf eine Thermostat-Funktion im Abgasreinigungssystem und mit Bezug zum GLK der Abgasnorm Euro-5-Diesel eingeleitet. Es ist nicht ausgeschlossen, dass das KBA im Zuge weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen mit vergleichbaren Feststellungen erlassen wird. Daimler hat (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Die vom KBA in seiner Anordnung aus dem zweiten Quartal 2018 geforderte Neukalibrierung ist zwischenzeitlich erfolgt und die betreffende Software vom KBA freigegeben worden; der entsprechende Rückruf ist mittlerweile eingeleitet worden. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens beschlossen werden können. Daimler hat weitergehende Untersuchungen eingeleitet und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen.

Im Januar 2019 hat ein anderer Fahrzeughersteller mit den US-Bundes- und Landesbehörden sowie Fahrzeugkunden zivilrechtliche Vergleiche abgeschlossen. Obwohl der Hersteller kein Schuldeingeständnis abgegeben hat, vertreten die Behörden den Standpunkt, dass der Fahrzeughersteller sogenannte nicht offengelegte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) in seinen Dieselfahrzeugen verwendet hat, darunter anscheinend auch für Dieselfahrzeuge übliche Funktionalitäten, und dass bestimmte dieser AECDS als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten sind. Als Teil des Vergleichs wird der Hersteller unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zahlen, einen Rückruf der betroffenen Fahrzeuge durchführen, erweiterte Gewährleistungen übernehmen, ein landesweites Schadensbegrenzungsprojekt durchführen und weitere Zahlungen leisten. Der Hersteller wird zudem im Rahmen eines Vergleichs über eine Sammelklage Zahlungen an aktuelle und ehemalige Eigentümer von Dieselfahrzeugen leisten.

Vor dem Hintergrund dieser Vorgänge und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren sowie unserer eigenen internen Untersuchungen und des zur Erkennung von Risiken aus dem Produktentwicklungsprozess für alle Konzernsparten eingerichteten bzw. in der Umsetzung befindlichen technical Compliance Management System (tCMS), das unter Berücksichtigung technischer und rechtlicher Kriterien insbesondere auch der Klärung komplexer Auslegungsfragen dient, ist nicht auszuschließen, dass Behörden zu dem Schluss kommen werden, dass in weiteren Pkw und/oder Nutzfahrzeugen der Marke Mercedes-Benz oder anderer Konzernmarken ebenfalls unzulässige Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen enthalten sind und/oder dass bestimmte Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen nicht richtig offengelegt worden sind. Darüber hinaus haben die Behörden die Untersuchungen von Daimlers Prozessen im Hinblick auf die Meldung laufender technischer Veränderungen, von Feldmaßnahmen und technischen Mängeln sowie weitere Aspekte der Regelkonformität verstärkt. Die Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und Verfahren sowie die Beantwortung der behördlichen Anfragen, die Widerpruchsverfahren gegen die Anordnungen des KBA sowie unsere internen Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen; Daimler kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs dieser Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren treffen. Für den Fall, dass diese oder andere Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren zu nachteiligen Ergebnissen oder einem nachteiligen Ausgang führen oder sich in sonstiger Weise nachteilig entwickeln, könnte Daimler zu erheblichen Geldstrafen, Bußgeldern, Feldmaßnahmen, weiteren Rückrufaktionen, weiteren Auslieferungs- und Zulassungsstopps, Maßnahmen zur Prozess- und Complianceverbesserung und Schadensbegrenzung sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von Förderkrediten verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen, einschließlich weiterer Untersuchungen und/oder Anordnungen durch diese oder andere Behörden und weiterer Verfahren, ausgesetzt sein. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Festlegungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden – oder auch Kläger – diese Festlegungen oder Feststellungen übernehmen.

Dies gilt auch dann, wenn die entsprechenden Festlegungen oder Feststellungen nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen. Somit besteht das Risiko, dass negative Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben können und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren, auch Klageverfahren, ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Verfahren zu verteidigen, durch ungünstige Ergebnisse, einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in jeder der vorangehend beschriebenen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren beeinträchtigt werden.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Gerichtsverfahren

In den USA ist eine Verbraucher-Sammelklage anhängig, in der behauptet wird, dass Daimler AG und MBUSA mit Robert Bosch LLC und Robert Bosch GmbH (gemeinsam »Bosch«) konspiriert hätten, um die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden und Verbraucher zu täuschen. Im Januar 2019 wurde vom Bundesstaat Arizona eine separate Klage eingereicht, in der behauptet wird, Daimler AG und MBUSA hätten Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht. Verbraucher-Sammelklagen mit gleichartigem Vorwurf wurden gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften im April 2016 in Kanada und gegen die Daimler AG im Februar 2019 in Israel eingereicht. Im Juli 2017 wurde eine ähnliche Sammelklage in den USA eingereicht, aber im Dezember 2017 haben sich die Parteien ohne Entscheidung in der Sache auf die Abweisung dieser Klage verständigt. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen erneut erhoben werden. Darüber hinaus sind Sammelklagen wegen angeblich wettbewerbswidrigen Verhaltens bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, in den USA und Kanada anhängig. In den USA ist eine Anleger-Sammelklage von Anlegern in Daimler AG American Depositary Receipts anhängig, in der behauptet wird, dass die Beklagten grundlegend falsche und irreführende Aussagen zu Deselemissionen von Mercedes-Benz Fahrzeugen gemacht hätten. Daimler AG und die übrigen jeweils betroffenen Daimler-Konzerngesellschaften betrachten diese Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

In Deutschland sind eine Vielzahl an Klagen von Kunden wegen angeblicher Verstöße gegen das Gewährleistungs- und Deliktsrecht sowie einzelne Klagen von Anlegern wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften anhängig. Ende Dezember 2018 hat das LG Stuttgart den Antrag eines Anlegers auf Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) wegen angeblicher Verletzung der Ad-hoc-Publizitätspflicht im Klageregister bekannt gemacht. Derzeit ist noch kein Musterverfahren anhängig. Die Daimler AG hält auch diese Klagen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen.

Soweit Gerichtsverfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Gerichtsverfahren können teilweise auch negative Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Gerichtsverfahren zu verteidigen, durch ungünstige Ergebnisse, einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in den vorstehend genannten behördlichen Verfahren beeinträchtigt werden.

Risiken aus sonstigen rechtlichen Verfahren

Die Daimler AG muss sich nach dem Abschluss des EU-Kartellverfahrens im Bereich Trucks durch eine Entscheidung der EU-Kommission vom 19. Juli 2016 in erheblichem Maß mit Schadensersatzforderungen von Kunden auseinandersetzen. Entsprechende Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel wurden in verschiedenen Staaten innerhalb und außerhalb Europas eingereicht und sind weiterhin zu erwarten. Daimler ergreift geeignete und angemessene Rechtsmittel, um sich zu verteidigen.

Da rechtliche Verfahren mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, ist es möglich, dass sich die für sie gebildeten Rückstellungen nach abschließenden Verfahrensentscheidungen teilweise als unzureichend erweisen. Infolgedessen können erhebliche zusätzliche Aufwendungen entstehen. Dies trifft auch auf rechtliche Verfahren zu, für die aus Sicht des Konzerns keine Rückstellungen zu bilden waren.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vorgenannten Risiken aus Regulierung und rechtlichen Verfahren einzeln oder in ihrer Gesamtheit erhebliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben könnten. Obwohl der jeweilige endgültige Ausgang einzelner rechtlicher Verfahren das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode beeinflussen kann, werden die daraus eventuell resultierenden Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns jedoch keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage von Daimler haben.

Weitere Informationen über rechtliche Verfahren finden sich in Anmerkung 30 des Konzernanhangs des Geschäftsberichts 2018.

Prognosebericht

In den ersten Monaten des Jahres haben sich wichtige Frühindikatoren weiter eingetrübt, so dass sich die Wachstumsverlangsamung der **Weltwirtschaft** zunächst fortsetzen dürfte. Die aktuellen Wachstumsprognosen für das Gesamtjahr 2019 bewegen sich für das weltweite Bruttoinlandsprodukt (BIP) weiterhin etwas unterhalb der 3%-Marke. Die US-amerikanische Wirtschaft sollte ihre Expansion angesichts des auslaufenden Fiskalimpulses und höherer Zinsen mit leicht verminderter Dynamik fortsetzen. Dank einer weiterhin stabilen Inlandsnachfrage sollte das Wachstum mit etwas unter 2,5% aber oberhalb des Potenzialwachstums bleiben. Die meisten Konjunkturindikatoren für die Wirtschaft der Europäischen Währungsunion deuten auf eine spürbare Abkühlung hin. Trotz einer weiterhin soliden inländischen Nachfrage dürfte sich das Wachstum infolge des schwächeren Außenhandels auf lediglich rund 1% verringern. Für die deutsche Volkswirtschaft ist dabei mit einer Wachstumsrate von merklich unter 1% zu rechnen. Angesichts der anhaltenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem angestrebten EU-Austritt Großbritanniens dürfte das Wachstum der britischen Wirtschaft weiterhin verhalten ausfallen und mit etwas mehr als 1% hinter dem bereits schwachen Vorjahr zurückbleiben. Die weitere Entwicklung der chinesischen Volkswirtschaft hängt wesentlich davon ab, ob sich eine Lösung im Handelskonflikt mit den Vereinigten Staaten findet und inwieweit die eingeleiteten Stimulusmaßnahmen der Regierung das Wachstum stützen können. Die Mehrzahl der Analysten geht aber weiterhin von einer Stabilisierung aus und rechnet insgesamt mit einem immer noch soliden BIP-Anstieg von etwas über 6%. Der südamerikanische Wirtschaftsraum dürfte sich in Summe besser entwickeln als im Vorjahr, bleibt aber mit gut 1,5% BIP-Wachstum wenig dynamisch. Das gilt auch für Brasilien, wo die wirtschaftliche Erholung im Vergleich zu früheren Aufschwungphasen mit einem Zuwachs von nur rund 1,5% eher schwach erwartet wird. In Osteuropa dürfte sich das Wachstum weiter abschwächen. Neben der Rezession in der Türkei dürfte auch das Wachstum im größten Markt Russland zurückgehen.

Die weltweite **Pkw-Nachfrage** dürfte im Jahr 2019 das Niveau des Vorjahres in etwa halten können. Der europäische Markt wird sich voraussichtlich in der Größenordnung des Vorjahres bewegen. In Westeuropa rechnen wir angesichts des inzwischen wieder überdurchschnittlich hohen Marktniveaus mit einer in etwa gleichbleibenden Nachfrage. Auch der größte Einzelmarkt Deutschland sollte sich stabil auf dem Vorjahresniveau entwickeln. In Osteuropa ist ebenfalls von einem gleichbleibenden Volumen des Pkw-Marktes auszugehen. Der russische Markt dürfte trotz schwächerer Dynamik noch ein leichtes Plus verzeichnen, während in der Türkei mit einem starken Rückgang zu rechnen ist.

Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge dürfte von hohem Niveau kommend einen leichten Rückgang verzeichnen. Der chinesische Pkw-Markt sollte sich nach dem schwachen Jahresstart im weiteren Jahresverlauf stabilisieren. Im Gesamtjahr dürfte das Vorjahresergebnis dennoch leicht unterschritten werden. Die Nachfrage in Indien sollte sich stabil entwickeln. In Japan gehen wir ebenfalls von einem gleichbleibenden Marktniveau aus.

Die Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** dürfte in den für uns relevanten Regionen unterschiedlich ausfallen, insgesamt rechnen wir aber mit weiterhin günstigen Marktbedingungen.

In der NAFTA-Region gehen wir davon aus, dass der Lkw-Markt in den Gewichtsklassen 6–8 das hohe Niveau des Vorjahres in etwa halten wird.

Trotz der schwächeren gesamtwirtschaftlichen Dynamik erwarten wir für die Region EU30 eine Nachfrage auf dem hohen Niveau des Jahres 2018. In Brasilien ist damit zu rechnen, dass der Markt seine Erholung mit einem deutlichen Anstieg der Lkw-Verkäufe fortsetzen wird. Der türkische Markt dürfte hingegen aufgrund der wirtschaftlichen Rezession nochmals deutlich schrumpfen. In Russland erwarten wir einen leichten Anstieg der Lkw-Nachfrage.

Auf dem japanischen Markt für leichte, mittelschwere und schwere Lkw rechnen wir mit einer gleichbleibenden Nachfrage auf weiterhin solidem Niveau. Für den indonesischen Lkw-Gesamtmarkt gehen wir von einer stabilen Entwicklung aus. In Indien sollten sich die Verkäufe von mittelschweren und schweren Lkw nach dem starken Anstieg des Vorjahres in etwa auf gleichbleibendem Niveau bewegen. Im chinesischen Markt ist von einem außergewöhnlich hohen Niveau kommend ein deutlicher Rückgang zu erwarten.

Für das Jahr 2019 erwarten wir in der Region EU30 im kombinierten Segment der mittelgroßen und großen Transporter ein leichtes Marktwachstum. Bei den kleinen **Transportern** sowie im Segment der mittelgroßen Pickups rechnen wir mit einem Marktvolumen auf dem Vorjahresniveau. In den USA dürfte die Nachfrage nach großen Transportern ebenfalls auf dem Vorjahresniveau liegen. Der Markt für große Transporter in Lateinamerika sollte sich im Jahr 2019 weiter erholen. In China rechnen wir in dem von uns adressierten Markt der mittelgroßen Transporter mit einem Marktvolumen auf dem Vorjahresniveau.

Bei den **Bussen** erwarten wir in der Region EU30 ein Marktvolumen, das leicht über dem Niveau des Vorjahres liegt. In Lateinamerika (ohne Mexiko) gehen wir davon aus, dass sich die Situation aufgrund der leichten Markterholung in Brasilien verbessern wird; allerdings wird das Wachstum in Lateinamerika durch die Wirtschaftskrise in Argentinien nach wie vor belastet werden.

Auf Basis der oben dargestellten Annahmen für die Entwicklung der für uns wichtigen Märkte und der aktuellen Einschätzungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2019 insgesamt leicht gesteigert werden kann.

Mercedes-Benz Cars plant für das Gesamtjahr 2019 einen Absatz leicht über dem Niveau des Vorjahres. Unsere Absatzentwicklung wird maßgeblich von Lebenszykluseffekten bestimmter Baureihen beeinflusst. Insgesamt beabsichtigt Mercedes-Benz, im Jahr 2019 über ein Dutzend neue und überarbeitete Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Vor allem unsere neuen Kompaktwagen, unter anderem die neue B-Klasse, die A-Klasse Limousine sowie der neue GLB, das achte Modell im Kompaktwagensegment, dürften sich positiv im Absatz niederschlagen. Absatzimpulse erwarten wir weiterhin auch im wachstumsstarken Segment der SUVs. Der neue GLE und der neue GLS dürften hierzu ebenso beitragen wie die Modellpflege des beliebten GLC. Mercedes-AMG sollte auch im Jahr 2019 ein Garant für unseren Erfolg im Performance-Segment sein: Immer mehr Kunden begeistern sich für das attraktive und breit gefächerte Fahrzeugangebot unserer Sportwagen- und Performance-Marke, das wir kontinuierlich weiterentwickeln. Die batterieelektrischen smart Modelle machen den Einstieg in die Elektromobilität so attraktiv wie noch nie. Sie verbinden die Agilität des smart mit lokal emissionsfreiem Fahren – die ideale Kombination für urbane Mobilität.

Daimler Trucks geht für das Jahr 2019 von einem Absatzzuwachs aus und rechnet mit einer leichten Steigerung des Gesamtabsatzes gegenüber dem Vorjahr. Sowohl in der NAFTA-Region als auch in der Region EU30 erwarten wir, unsere Verkaufszahlen im Vergleich zum Vorjahr leicht steigern zu können. In Japan gehen wir davon aus, dass unsere Verkäufe in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen werden. In Brasilien rechnen wir mit einem Absatz, der das niedrige Niveau des Vorjahres deutlich übertrifft. Auch für Indien gehen wir davon aus, dass unsere Verkäufe den Vorjahresabsatz übersteigen. Angesichts der weiterhin bestehenden erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten gehen wir in der Türkei von deutlich rückläufigen Verkäufen aus. In Indonesien erwarten wir ebenfalls rückläufige Verkaufszahlen.

Mercedes-Benz Vans plant nun für das Jahr 2019 einen leichten Absatzanstieg. Neben den USA erwarten wir Wachstum insbesondere auch in der Region EU30. Zum Absatzwachstum im Jahr 2019 soll insbesondere der neue Sprinter beitragen, der Mitte 2018 eingeführt wurde.

Daimler Buses geht davon aus, die Marktführerschaft in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten bei den Bussen über 8 t behaupten zu können. Für das Jahr 2019 rechnen wir insgesamt mit einer deutlichen Absatzsteigerung. Dabei unterstellen wir ein leichtes Absatzwachstum in der Region EU30 und eine deutlich positive Absatzentwicklung in Indien. Für Lateinamerika (ohne Mexiko) wird ein Absatz auf Vorjahresniveau erwartet.

Daimler Financial Services erwartet für das Jahr 2019 einen leichten Anstieg beim Neugeschäft und weiteres Wachstum beim Vertragsvolumen. Ausschlaggebend hierfür sind die Absatzentwicklungen der automobilen Geschäftsfelder. Darüber hinaus erschließen wir neue Marktpotenziale durch die Effizienzsteigerung in den traditionellen Vertriebskanälen und den Ausbau neuer digitaler Möglichkeiten des Kundenkontakts sowie im Flottenmanagement.

Auf Basis des für den Daimler-Konzern insgesamt erwarteten leichten Absatzanstiegs gehen wir davon aus, dass auch der **Konzernumsatz** im Jahr 2019 leicht zunehmen wird. Bei Mercedes-Benz Cars dürften im Jahr 2019 vor allem die neue A-Klasse und die B-Klasse sowie die G-Klasse und der GLE für zusätzliches Wachstum sorgen. Dämpfend auf die Umsatzentwicklung wirken hingegen die von uns erwartete Wechselkursentwicklung und Lebenszykluseffekte bei einigen Pkw-Modellen sowie auch eine veränderte Absatzstruktur. Vor diesem Hintergrund erwartet Mercedes-Benz Cars im Jahr 2019 einen leicht steigenden Umsatz. Angesichts der insgesamt günstigen Marktbedingungen und positiven Absatzerwartungen plant das Geschäftsfeld Daimler Trucks einen leichten Umsatzanstieg. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses erwarten deutliche Umsatzanstiege. Daimler Financial Services rechnet mit einem leichten Zuwachs.

Auf der Basis der von uns erwarteten Marktentwicklung und der aktuellen Einschätzungen unserer Geschäftsfelder gehen wir davon aus, dass das **Konzern-EBIT** im Jahr 2019 leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen wird.

Die einzelnen Geschäftsfelder haben für das Jahr 2019 folgende Renditeerwartungen:

- Mercedes-Benz Cars: Umsatzrendite 6 % bis 8 %,
- Daimler Trucks: Umsatzrendite 7 % bis 9 %,
- Mercedes-Benz Vans: Umsatzrendite 0 % bis 2 %,
- Daimler Buses: Umsatzrendite 5 % bis 7 % und
- Daimler Financial Services: Eigenkapitalrendite 17 % bis 19 %.

Vor dem Hintergrund von Aufwendungen aus der Anpassung von Produktionskapazitäten in Russland und Argentinien, im Zusammenhang mit dem Produktionsanlauf des Sprinter in Charleston, USA, sowie für laufende behördliche Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge hat das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans seine Renditeerwartung für das laufende Geschäftsjahr angepasst. Nach Prüfung der Wirtschaftlichkeit und in Abstimmung mit dem Kooperationspartner wird auf die Produktion der Mercedes-Benz X-Klasse in Argentinien verzichtet.

Die insgesamt eher verhaltene Ergebnisentwicklung im Automobilgeschäft wird sich auch im Free Cash Flow des Industriegeschäfts niederschlagen. Belastend werden sich die weiterhin hohen Vorleistungen für neue Produkte und Technologien auswirken. Hinzu kommen die Kosten für das »Projekt Zukunft« zur Umsetzung der neuen Konzernstruktur. Unter diesen Voraussetzungen gehen wir davon aus, dass der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** leicht über dem Vorjahreswert liegen dürfte.

Vor dem Hintergrund weiterer Effizienzsteigerungen im Rahmen der mittel- und langfristig ausgerichteten Programme zur strukturellen Verbesserung unserer Geschäftsprozesse gehen wir davon aus, dass unsere Wachstumsziele mit einem nur geringfügig wachsenden **Personalbestand** erreicht werden können.

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen und Zollbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen 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 im aktuellen 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.

Mercedes-Benz Cars

555.300 (i. V. 594.300) Fahrzeuge im ersten Quartal abgesetzt
Neue A-Klasse und G-Klasse mit Bestwerten im ersten Quartal
Neue CLA-Generation in Las Vegas und Genf vorgestellt
EBIT mit 1.298 (i. V. 2.060) Mio. € deutlich unter Vorjahr

D.01	Q1		
€-Werte in Millionen	Q1 2019	Q1 2018	Veränd. in %
Umsatz	21.200	22.998	-8
EBIT	1.298	2.060	-37
Umsatzrendite (in %)	6,1	9,0	.
Absatz	555.312	594.299	-7
Produktion	614.094	608.071	+1
Beschäftigte	146.286	145.436 ¹	+1

¹ Stand 31.12.2018

D.02	Q1		
Absatz	Q1 2019	Q1 2018	Veränd. in %
Gesamt	555.312	594.299	-7
Europa	235.298	244.178	-4
davon Deutschland	78.084	78.547	-1
USA	64.259	70.490	-9
China	173.152	178.817	-3
Übrige Märkte	82.603	100.814	-18

Mehr als 555.300 Fahrzeuge im ersten Quartal ausgeliefert
 Der Absatz von Mercedes-Benz Cars lag im ersten Quartal 2019 mit 555.300 verkauften Einheiten vor allem modellwechselbedingt unter dem hohen Niveau des Vorjahres (-7%). Der Umsatz sank um 8% auf 21,2 Mrd. €. Das EBIT belief sich auf 1.298 (i. V. 2.060) Mio. €. Die Umsatzrendite lag bei 6,1 (i. V. 9,0)%.

In Europa wurden 235.300 Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und smart verkauft (-4%), davon entfielen 78.100 Einheiten auf den Heimatmarkt Deutschland (-1%). In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, wurden von Januar bis März 173.200 Einheiten abgesetzt (-3%). In den USA sank der Absatz auf 64.300 Einheiten (-9%).

Bestwerte für die neue A-Klasse und die G-Klasse

Von der A-Klasse sowie von den weiteren Kompaktwagen, der B-Klasse, dem CLA und CLA Shooting Brake, wurden im ersten Quartal 2019 108.800 Einheiten verkauft (+11%) – ein neuer Bestwert für das erste Quartal. Die A-Klasse bleibt dabei weiter auf Erfolgskurs: Sie schloss mit einem Zuwachs von 16% das beste erste Quartal aller Zeiten ab. Der Absatz der SUVs lag mit 178.600 Einheiten um 16% unter dem Vorjahresniveau. Dennoch war in den ersten drei Monaten des Jahres erneut jedes dritte verkaufte Fahrzeug der Marke Mercedes-Benz ein SUV. Die G-Klasse verzeichnete zum Jahresauftakt einen Absatzanstieg um 53% und damit das beste erste Quartal aller Zeiten. Die Verkäufe der C-Klasse Limousine und des T-Modells

beliefen sich seit Jahresbeginn auf 93.800 Einheiten (-8%). Von der E-Klasse Limousine und dem T-Modell wurden 87.200 Fahrzeuge ausgeliefert (-4%). Die Langversion der E-Klasse Limousine erfreute sich auch im ersten Quartal besonderer Beliebtheit: Sie erreichte einen neuen Bestwert (+21%). Von der S-Klasse Limousine wurden 16.000 Fahrzeuge abgesetzt (-24%). Die Marke smart erreichte beim Absatz im ersten Quartal mit 30.300 verkauften Fahrzeugen das hohe Niveau des Vergleichszeitraums.

Weltpremiere für CLA Coupé und CLA Shooting Brake

Zum Jahresauftakt 2019 sorgte ein Highlight auf dem Weg zur Mobilität der Zukunft für Aufmerksamkeit: Erstmals präsentierte Mercedes-Benz Cars die Weltpremiere eines Serienfahrzeugs auf der Elektronikmesse CES in Las Vegas – das CLA Coupé mit seinem weiter entwickelten Infotainment-System MBUX – Mercedes-Benz User Experience. Damit bieten wir im CLA eine Innovation an, die auf der CES 2018 ihre Weltpremiere feierte und schon ein Jahr später mit zusätzlichen Funktionen wie dem MBUX-Interieur-Assistenten und Augmented Reality bei der Navigation aufwarten konnte.

Auf dem 89. Automobilsalon in Genf präsentierte Mercedes-Benz sechs Weltpremierer – vom neuen CLA Shooting Brake über den elektrifizierten Van Concept EQV bis hin zum überarbeiteten GLC. Außerdem waren das Formula E Showcar und der smart forease+ erstmals zu sehen.

Daimler Trucks

Absatz mit 115.900 (i. V. 113.800) Einheiten auf Vorjahresniveau

Wichtige Schritte zum automatisierten Fahren

Weitere Kundenübergaben von FUSO eCanter

EBIT mit 582 (i. V. 647) Mio. € leicht unter Vorjahr

D.03	Q1		
€-Werte in Millionen	Q1 2019	Q1 2018	Veränd. in %
Umsatz	9.546	8.619	+11
EBIT	582	647	-10
Umsatzrendite (in %)	6,1	7,5	.
Absatz	115.920	113.846	+2
Produktion	125.599	120.770	+4
Beschäftigte	84.324	82.953 ¹	+2

¹ Stand 31.12.2018

D.04	Q1		
Absatz	Q1 2019	Q1 2018	Veränd. in %
Gesamt	115.920	113.846	+2
EU30 ¹	18.967	17.250	+10
NAFTA	47.825	40.822	+17
Lateinamerika (ohne Mexiko)	8.677	9.370	-7
Asien	34.307	37.675	-9
Übrige Märkte	6.144	8.729	-30
BFDA (Auman Trucks)	22.675	24.009	-6
Gesamt (einschließlich BFDA)	138.595	137.855	+1

¹ Europäische Union, Schweiz und Norwegen

Stabile Absatzentwicklung im ersten Quartal

Daimler Trucks erzielte im ersten Quartal einen Absatz von 115.900 (i. V. 113.800) Einheiten. Der Umsatz stieg auf 9,5 (i. V. 8,6) Mrd. €. Das EBIT lag mit 582 (i. V. 647) Mio. € unter dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzrendite lag bei 6,1 (i. V. 7,5) %.

Regional unterschiedliche Geschäftsentwicklung

In der NAFTA-Region konnten wir unseren Absatz deutlich auf 47.800 (i. V. 40.800) Einheiten steigern. Wir sind in den Gewichtsklassen 6-8 mit einem Marktanteil von 43,0 (i. V. 41,5) % weiterhin Marktführer. In Brasilien erzielte Daimler Trucks mit 6.100 verkauften Fahrzeugen einen Zuwachs von 51 %. Mit einem Marktanteil von 30,5 (i. V. 29,4) % im mittleren und schweren Segment erreichten wir in Brasilien ebenfalls die Marktführerschaft.

In der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) stieg unser Absatz auf 19.000 (i. V. 17.300) Lkw und lag damit deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Wir sind in dieser Region mit Mercedes-Benz im Segment mittlerer und schwerer Lkw mit einem Marktanteil von 19,6 (i. V. 18,3) % Marktführer. In Deutschland setzten wir mit 6.600 (i. V. 6.100) Fahrzeugen ebenfalls deutlich mehr Lkw als im Vorjahreszeitraum ab. Die Verkäufe in der Türkei waren weiterhin stark durch die erhebliche wirtschaftliche Unsicherheit beeinträchtigt und gingen auf 500 (i. V. 1.800) Fahrzeuge zurück.

In Asien ging unser Absatz auf 34.300 (i. V. 37.700) Einheiten zurück. Insbesondere in Indonesien entwickelten sich die Verkäufe deutlich rückläufig auf 7.800 (i. V. 12.500) Einheiten. In Japan setzten wir mit 11.000 (i. V. 12.000) Lkw weniger Fahrzeuge ab als im Vorjahr. Mit der Marke FUSO erreichten wir im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Marktanteil von 17,0 (i. V. 18,7) %. Die Verkäufe in Indien waren mit 5.500 (i. V. 6.200) Einheiten rückläufig. Der Marktanteil unserer Marke Bharat-Benz lag im Segment der oberen mittelschweren und schweren Lkw in Indien bei 6,0 (i. V. 8,7) %. Der Absatz von Auman Lkw unseres Joint Ventures BFDA in China ging auf 22.700 (i. V. 24.000) Fahrzeuge zurück.

Daimler Trucks treibt automatisiertes Fahren voran

Daimler Trucks stellte auf der Consumer Electronics Show (CES) in Las Vegas den ersten teilautomatisierten Lkw (Level 2) in Serienproduktion in Nordamerika vor. Noch im Jahr 2019 soll das automatisierte Fahren auf Level 2 im neuen Freightliner Cascadia, im neuen Mercedes-Benz Actros und FUSO Super Great auf den Markt kommen. Mit dem Mehrheitserwerb von Torc Robotics, einem Pionier im Bereich des autonomen Fahrens, schaffen wir ein leistungsstarkes und innovatives Team, um hochautomatisierte Lkw (Level 4) auf die Straße zu bringen. Es entsteht eine bedeutende Partnerschaft durch das Know-how von Torc Robotics bei agiler Softwareentwicklung und unserer Expertise bei zuverlässigen und sicheren Lkw.

FUSO eCanter für Penske Truck Leasing und DB Schenker

Daimler Trucks übergab im ersten Quartal 2019 FUSO eCanter Fahrzeuge an Penske Truck Leasing in den USA sowie an DB Schenker in Deutschland und Frankreich. Mit der Übernahme von FUSO eCanter erweiterte Penske seine Flotte um die dritte E-Lkw Baureihe von Daimler Trucks, neben Fahrzeugen des Typs Freightliner eCascadia und eM2. Für DB Schenker ist der FUSO eCanter jetzt auch in Paris, Frankfurt und dem Raum Stuttgart unterwegs.

Strategische Weiterentwicklung von Fleetboard

Im digitalen Zeitalter gehören Softwaredienste mehr denn je zum Kerngeschäft von Daimler Trucks und sind untrennbar mit der Fahrzeugentwicklung und der Kundenunterstützung verbunden. Neben dem aktuellen Dienstportfolio arbeitet Fleetboard konsequent an neuen digitalen Lösungen für seine Kunden: Daimler Fleetboard hat im ersten Quartal die Logistik-Anwendung habbl von der Eikona AG übernommen. Die Software ermöglicht es, Lkw einfach in den Dispositionsprozess zu integrieren, Auftragsdaten bereitzustellen und erleichtert die Kommunikation mit den Fahrern.

Mercedes-Benz Vans

Absatzbestwert im ersten Quartal mit 97.000 (i. V. 93.000) Einheiten

Starkes Wachstum beim Sprinter (+20 %)

Modellpflege der V-Klasse und Weltpremiere des Concept EQV

EBIT mit -98 (i. V. 172) Mio. € deutlich unter Vorjahr

D.05	Q1		
€-Werte in Millionen	Q1 2019	Q1 2018	Veränd. in %
Umsatz	3.369	3.098	+9
EBIT	-98	172	.
Umsatzrendite (in %)	-2,9	5,6	.
Absatz	97.038	93.016	+4
Produktion	111.598	109.996	+1
Beschäftigte	26.564	26.210 ¹	+1

¹ Stand 31.12.2018

D.06	Q1		
Absatz	Q1 2019	Q1 2018	Veränd. in %
Gesamt	97.038	93.016	+4
EU30	66.557	60.418	+10
davon Deutschland	22.384	22.343	+0
NAFTA	11.671	11.272	+4
davon USA	8.846	8.750	+1
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.174	3.821	+9
Asien	8.971	9.253	-3
davon China	6.131	6.540	-6
Übrige Märkte	5.665	8.252	-31

Neuer Bestwert beim Absatz

Mercedes-Benz Vans steigerte seinen Absatz im ersten Quartal 2019 um 4% und verzeichnete mit 97.000 Einheiten das bisher absatzstärkste erste Quartal. Der Umsatz stieg verglichen mit dem Vorjahr um 9% auf 3,4 Mrd. €. Das EBIT erreichte -98 (i. V. 172) Mio. € und lag damit deutlich unter Vorjahr. Die Umsatzrendite betrug -2,9 (i. V. 5,6) %.

Mercedes-Benz Vans bleibt auf Wachstumskurs

In der Region EU30 verzeichneten wir einen neuen Bestwert im ersten Quartal. Mit 66.600 (i. V. 60.400) Einheiten lag der Absatz deutlich über dem Vorjahr. Deutliche Zuwächse erzielte Mercedes-Benz Vans beispielsweise in Großbritannien (+58%) und in Frankreich (+14%). Im wichtigen deutschen Markt verzeichnete die Transportersparte mit 22.400 (i. V. 22.300) Einheiten ebenfalls einen neuen Bestwert im ersten Quartal.

In der NAFTA-Region lag der Absatz mit 11.700 (i. V. 11.300) Einheiten leicht über dem Vorjahr. Dabei stiegen die Verkäufe in den USA um 1% auf 8.800 Einheiten. Positiv war die Entwicklung auch in Lateinamerika: Hier stieg der Absatz im ersten Quartal 2019 deutlich auf 4.200 (i. V. 3.800) Einheiten. In China ging der Absatz um 6% auf 6.100 Einheiten zurück. Auch in Russland und in einem schwierigen Marktumfeld in der Türkei lagen die Absätze deutlich unter dem Vorjahr.

Erfreuliche Absatzzuwächse erzielte Mercedes-Benz Vans mit dem Sprinter. Der weltweite Absatz erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 20% auf 49.400 Einheiten. Im Midsize-Segment hatten wir einen Absatzzrückgang von 42.700 auf 38.400 Einheiten zu verzeichnen. Dabei wurden vom Vito 24.800 (i. V. 27.000) und von der Großraumlimousine V-Klasse 13.600 (i. V. 15.700) Einheiten abgesetzt. Der Absatz des Mercedes-Benz Citan erreichte 5.500 (i. V. 5.900) Einheiten. Von der X-Klasse, die Ende 2017 in den Markt eingeführt wurde, setzten wir im ersten Quartal 3.700 (i. V. 3.200) Einheiten ab.

Die neue Mercedes-Benz V-Klasse

Anfang 2019 feierte die modellgepflegte V-Klasse ihre Weltpremiere. Damit wird die Großraumlimousine von Mercedes-Benz noch stilvoller und dynamischer. Im Mittelpunkt stehen ein überarbeitetes Frontdesign, die Einführung der Vierzylinder-Dieselmotoren OM654, das erstmals verfügbare 9G-TRONIC Automatikgetriebe sowie aktualisierte Sicherheits- und Assistenzsysteme, darunter unter anderem der Aktive Brems-Assistent. Ob in puncto Stil und Wertanmutung, Leistung und Effizienz oder Sicherheit – auch die Marco Polo Familie auf Basis der V-Klasse profitiert unmittelbar von der ersten Modellpflege der Mercedes-Benz Großraumlimousine.

Weltpremiere Concept EQV

Auf dem Genfer Automobilsalon präsentierte Mercedes-Benz Vans mit dem Concept EQV die weltweit erste rein batterieelektrisch angetriebene Großraumlimousine im Premiumsegment. Das Fahrzeug bietet bis zu 400 km Reichweite, dabei verändert sich der nutzbare Innenraum im Vergleich zu einer konventionellen V-Klasse nicht. Mit dem Concept EQV treibt Mercedes-Benz Vans konsequent die Elektrifizierung des Produktportfolios voran. Das Serienmodell soll bereits auf der diesjährigen IAA der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Übergabe der ersten eVito und eSprinter an Hermes Germany

In Hamburg wurden die ersten 20 eVito aus Serienproduktion sowie acht eSprinter Pilotfahrzeuge an Hermes Germany übergeben. Hermes ist der erste größere gewerbliche Kooperationspartner für den flächendeckenden Einsatz elektrischer Nutzfahrzeuge. Die elektrische Lieferung im urbanen Umfeld läuft in den beiden Pilotstädten Hamburg und Stuttgart bereits seit dem Jahr 2018 und soll durch die sukzessive Auslieferung von 1.500 batterieelektrisch angetriebenen Transportern in den kommenden Jahren konsequent auf weitere Innenstädte erweitert werden.

Daimler Buses

Absatz mit 5.500 Bussen und Fahrgestellen leicht unter Vorjahr
Daimler Buses beteiligt sich an der IVU Traffic Technologies AG
Aufträge für Stadtbusse aus Polen
EBIT mit -21 (i. V. 37) Mio. € deutlich unter Vorjahr

D.07	Q1		
€-Werte in Millionen	Q1 2019	Q1 2018	Veränd. in %
Umsatz	785	850	-8
EBIT	-21	37	.
Umsatzrendite (in %)	-2,7	4,4	.
Absatz	5.526	5.744	-4
Produktion	6.972	6.924	+1
Beschäftigte	18.684	18.770 ¹	-0

¹ Stand 31.12.2018

D.08	Q1		
Absatz	Q1 2019	Q1 2018	Veränd. in %
Gesamt	5.526	5.744	-4
EU30	919	1.367	-33
davon Deutschland	342	422	-19
Lateinamerika (ohne Mexiko)	3.163	3.109	+2
davon Brasilien	2.228	1.856	+20
Mexiko	382	453	-16
Asien	846	580	+46
Übrige Märkte	216	235	-8

Absatz leicht unter Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Buses ging im ersten Quartal 2019 um 4% auf 5.500 Einheiten zurück. Unser Umsatz lag mit 0,8 (i. V. 0,9) Mrd. € deutlich unter dem Vorjahrsniveau. Das EBIT betrug -21 (i. V. 37) Mio. €; die Umsatzrendite belief sich auf -2,7 (i. V. 4,4) %.

Positive Absatzentwicklung in Brasilien

Der brasilianische Markt befindet sich weiter auf Erholungskurs. Unser Absatz lag dort mit 2.200 Einheiten um 20% über dem Vorjahresniveau. Insbesondere aufgrund der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Lage in Argentinien stieg der Absatz von Daimler Buses in Lateinamerika (ohne Mexiko) insgesamt nur um 2% auf 3.200 Fahrgestelle. In Mexiko verzeichneten wir im ersten Quartal mit 400 (i. V. 500) Einheiten einen spürbaren Rückgang, während der Absatz in Indien deutlich um 46% auf 500 Einheiten zulegte.

In der Region EU30 hat Daimler Buses im ersten Quartal 900 Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt; das entspricht einem deutlichen Rückgang (-33%) gegenüber Vorjahr, der vor allem durch Lieferverzögerungen aufgrund eines geänderten internen Zulassungsprozesses bei Reise- und Überlandbussen bedingt war. In Deutschland gingen die Verkäufe von 400 auf 300 Einheiten zurück, die Marktführerschaft im Heimatmarkt haben wir aber weiterhin behauptet.

Daimler Buses beteiligt sich mit 5,25% an der IVU

Daimler Buses investiert in die digitale Mobilität und beteiligt sich mit 5,25% an der Berliner IVU Traffic Technologies AG (IVU), einem der führenden Unternehmen in der Erstellung von Betriebsmanagement-Software für den öffentlichen Verkehr.

Im Zuge dieser strategischen Partnerschaft arbeiten Daimler Buses und IVU gemeinsam unter anderem an der engen Verzahnung des vollelektrisch angetriebenen Mercedes-Benz eCitaro mit dem Betriebsmanagement. Durch die Kooperation mit IVU sollen Softwarelösungen für Verkehrsbetriebe entwickelt werden, die praxisgerecht in die bereits bestehenden Systeme implementiert werden können.

Vollelektrischer Mercedes-Benz eCitaro für Berlin und Heidelberg

Die ersten vollelektrischen Mercedes-Benz eCitaro aus der Serienproduktion fahren in Berlin und Heidelberg. In Berlin wurde unser erster batterieelektrischer Stadtbus aus einer Serie von 15 Fahrzeugen an die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) offiziell übergeben. Für die erste vollelektrische Stadtbuslinie in Heidelberg erhielt die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) drei Mercedes-Benz eCitaro.

Nachhaltigkeitspreis für Mercedes-Benz Stadtbusse und Setra Reisebus

Der vollelektrische Mercedes-Benz eCitaro, der Mercedes-Benz Citaro hybrid sowie der Doppelstockbus Setra TopClass S 531 DT wurden von der Jury des »internationalen busplaner Nachhaltigkeitspreises« als Sieger in der jeweiligen Kategorie ausgezeichnet.

Daimler Buses verbucht Aufträge aus Polen

In Polen konnte Daimler Buses im ersten Quartal 2019 einen Vertrag über die Lieferung von 48 Mercedes-Benz Stadtbusen Citaro nach Danzig sowie über 50 Gelenkbusse Citaro G nach Breslau verbuchen.

Daimler Financial Services

Neugeschäft sinkt um 3 %

Vertragsvolumen steigt auf 157 Mrd. €

Abschluss für Mobility Joint Venture mit BMW ist erfolgt

EBIT mit 1.209 (i. V. 548) Mio. € deutlich über Vorjahr

D.09	Q.1		
€-Werte in Millionen	Q.1 2019	Q.1 2018	Veränd. in %
Umsatz	6.881	6.255	+10
EBIT	1.209	548	+121
Eigenkapitalrendite (in %)	35,7	17,9	.
Neugeschäft	17.324	17.861	-3
Vertragsvolumen	157.367	154.072 ¹	+2
Beschäftigte	12.733	14.070 ¹	-10

¹ Stand 31.12.2018

Neugeschäft weltweit mit leichtem Rückgang

Das Neugeschäft von Daimler Financial Services entwickelte sich im ersten Quartal 2019 vor dem Hintergrund des geringeren Fahrzeugabsatzes im Konzern leicht rückläufig: Weltweit wurden 472.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 17,3 Mrd. € abgeschlossen; 3% weniger als im Vorjahreszeitraum. Das Vertragsvolumen erreichte Ende März einen Wert von 157,4 Mrd. € und lag damit um 2% über dem Niveau vom Jahresende 2018. Das EBIT einschließlich des Buchgewinns aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste von Daimler und BMW i. H. v. 718 Mio. € betrug 1.209 (i. V. 548) Mio. €. Die Eigenkapitalrendite lag bei 35,7 (i. V. 17,9)%.

Region Europa auf Vorjahresniveau im Neugeschäft

Europaweit wurden im ersten Quartal 229.000 Leasing- und Finanzierungsverträge abgeschlossen (-2%). Das Neugeschäft lag mit 7,4 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums (-2%). Das Vertragsvolumen in Europa betrug 65,1 Mrd. € und lag damit auf dem Niveau vom Jahresende 2018 (+2%). In den Büchern von Athlon und Daimler Fleet Management standen zum Quartalsende 396.000 Verträge. Das Vertragsvolumen betrug 6,6 Mrd. €.

Stabiles Wachstum in Nord- und Südamerika

In Nord- und Südamerika wurden im ersten Quartal 2019 Leasing- und Finanzierungsverträge mit einem Gesamtwert von 5,4 Mrd. € abgeschlossen (+2%). Das Vertragsvolumen in Nord- und Südamerika lag Ende März mit 57,1 Mrd. € auf dem Niveau vom Jahresende 2018 (+2%).

Afrika & Asien-Pazifik und China: Neugeschäft gesunken

Das Neugeschäft in der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) betrug im ersten Quartal 2019 1,9 Mrd. € (-12%). Das Vertragsvolumen der Region belief sich Ende März auf 18,5 Mrd. € (+1%).

In China wurden im ersten Quartal 87.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge (-4%) im Wert von 2,6 Mrd. € abgeschlossen (-9%). Das Vertragsvolumen betrug Ende März 16,5 Mrd. € – ein Plus von 7% gegenüber Ende 2018.

Versicherungsgeschäft entwickelt sich weiter positiv

Im Versicherungsgeschäft vermittelte Daimler Financial Services im ersten Quartal 539.000 Verträge (+3%). Besonders gut war die Entwicklung in China (+24%) und Spanien (+106%).

Closing für Mobility Joint Venture mit BMW erfolgt

Die Daimler AG und die BMW Group haben ihre Mobilitätsdienste gebündelt und einen Verbund von Joint Ventures gegründet. Das Closing erfolgte am 31. Januar 2019. Zum Verbund gehören die fünf Joint Ventures REACH NOW (Plattform für On-Demand Mobility und Multimodalität), CHARGE NOW (Laden), FREE NOW (Ride-Hailing), PARK NOW (Parken) und SHARE NOW (Car-sharing). An den einzelnen Joint Ventures sind die BMW Group und die Daimler AG zu gleichen Teilen beteiligt. Die Mobilitätsangebote von BMW und Daimler haben seit ihrer Gründung eine starke Kundenbasis aufgebaut und verfügen heute über ca. 66 Mio. Kunden.

heycar: Beteiligungserwerb abgeschlossen

Daimler hat über sein Geschäftsfeld Daimler Financial Services die Beteiligung an der Gebrauchtwagenplattform heycar vollzogen. Der Einstieg erfolgte im Zuge einer Kapitalerhöhung. Mit der Beteiligung erhalten Mercedes-Benz Händler sowie die Mercedes-Benz Bank Zugang zu einer erfolgreich eingeführten Vermarktungsplattform und damit zu einem neuen attraktiven Vertriebskanal für hochwertige Gebrauchtfahrzeuge und für Finanzdienstleistungsprodukte.

Neue digitale Versicherungslösung für mehr Mobilität

Die Daimler Insurance Services GmbH hat im Februar mit CoverOn eine Kurzzeitversicherung für alle Fahrzeugmarken auf den Markt gebracht. Mit CoverOn können Zusatzfahrer für eine Dauer von 30 Minuten bis zu 27 Tagen schnell und flexibel versichert werden. Der Abschluss der Versicherung wie auch die Bezahlung und die Abwicklung im Schadensfall erfolgen vollständig digital.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q1

E.01

	Q1 2019	Q1 2018
in Millionen €		
Umsatzerlöse	39.698	39.785
Umsatzkosten	-32.127	-31.160
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.571	8.625
Vertriebskosten	-3.151	-3.097
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.019	-971
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.704	-1.712
Sonstige betriebliche Erträge	1.217	331
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-225	-293
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	262	343
Übriges Finanzergebnis	-153	105
Zinserträge	79	55
Zinsaufwendungen	-254	-139
Ergebnis vor Ertragsteuern¹	2.623	3.247
Ertragsteuern	-474	-893
Konzernergebnis	2.149	2.354
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	54	81
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.095	2.273
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	1,96	2,12
Verwässert	1,96	2,12

¹ Die Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 19 enthalten.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q1

E.02	Q1 2019	Q1 2018
in Millionen €		
Konzernergebnis	2.149	2.354
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	763	-333
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	7	-5
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-683	-91
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-17	2
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	70	-427
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-312	-164
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	28	-7
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-284	-171
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-214	-598
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	27	6
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-241	-604
Gesamtergebnis	1.935	1.756
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	81	87
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	1.854	1.669

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzernbilanz

E.03

31. März 2019 31. Dez. 2018

in Millionen €

Aktiva

Immaterielle Vermögenswerte	15.026	14.801
Sachanlagen	35.232	30.948
Vermietete Gegenstände	50.119	49.476
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	7.071	4.860
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	52.564	51.300
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	653	722
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.873	2.763
Aktive latente Steuern	4.831	4.021
Übrige Vermögenswerte	1.104	1.115
Langfristige Vermögenswerte	169.473	160.006
Vorräte	33.505	29.489
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.896	12.586
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	46.848	45.440
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.598	15.853
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	9.461	8.855
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.804	2.970
Übrige Vermögenswerte	5.912	5.889
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	531
Kurzfristige Vermögenswerte	128.024	121.613
Summe Aktiva	297.497	281.619

Passiva

Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Kapitalrücklagen	11.662	11.710
Gewinnrücklagen	51.286	49.490
Übrige Rücklagen	468	397
Eigene Anteile	-42	-
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	66.444	64.667
Nicht beherrschende Anteile	1.422	1.386
Eigenkapital	67.866	66.053
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8.175	7.393
Rückstellungen für Ertragsteuern	644	628
Rückstellungen für sonstige Risiken	8.045	7.734
Finanzierungsverbindlichkeiten	95.230	88.662
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.331	2.375
Passive latente Steuern	3.851	3.762
Rechnungsabgrenzungsposten	1.571	1.612
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	5.592	5.438
Übrige Verbindlichkeiten	12	10
Langfristige Schulden	125.451	117.614
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.762	14.185
Rückstellungen für Ertragsteuern	860	823
Rückstellungen für sonstige Risiken	7.628	7.828
Finanzierungsverbindlichkeiten	59.681	56.240
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.836	7.657
Rechnungsabgrenzungsposten	1.650	1.580
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	6.920	7.081
Übrige Verbindlichkeiten	2.843	2.346
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	-	212
Kurzfristige Schulden	104.180	97.952
Summe Passiva	297.497	281.619

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung

E.04	Q1 2019	Q1 2018
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.623	3.247
Abschreibungen/Wertminderungen	1.801	1.478
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-242	-342
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-720	-
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-3.671	-2.072
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-172	-4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.472	2.485
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-758	-2.258
Vermietete Fahrzeuge	56	-558
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	820	-787
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-	421
Gezahlte Ertragsteuern	-589	-797
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	620	813
Zugänge zu Sachanlagen	-1.668	-1.343
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-753	-765
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	70	94
Erwerb von Anteilsbesitz	-1.089	-198
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	145	253
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-2.256	-1.737
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	1.848	1.354
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-60	100
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-3.763	-2.242
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	3.734	3.581
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-9	-4
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	32	6
Erwerb eigener Aktien	-42	-50
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-64	-8
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	3.651	3.525
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	237	-110
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	745	1.986
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	15.853	12.072
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	16.598	14.058

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

E.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente/ Fremdkapital- instrumente
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2018	3.070	11.742	47.555	258	38
Konzernergebnis	-	-	2.273	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-218	-339	-15
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	54	-	3
Gesamtergebnis	-	-	2.109	-339	-12
Dividenden	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-1	-	-	-
Stand zum 31. März 2018	3.070	11.741	49.664	-81	26
Stand zum 1. Januar 2019	3.070	11.710	49.490	472	15
Konzernergebnis	-	-	2.095	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-610	736	41
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	298	-	-6
Gesamtergebnis	-	-	1.783	736	35
Dividenden	-	-	-	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-48	-	-	-
Sonstiges	-	-	13	-	-
Stand zum 31. März 2019	3.070	11.662	51.286	1.208	50

Übrige Rücklagen							
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlust- rechnung umgegliedert werden							
Derivative Finanz- instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanz- investitionen	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital		
							in Millionen €
1.171	9	-	63.843	1.282	65.125	Stand zum 1. Januar 2018	
-	-	-	2.273	81	2.354	Konzernergebnis	
-130	3	-	-699	6	-693	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
39	-1	-	95	-	95	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-91	2	-	1.669	87	1.756	Gesamtergebnis	
-	-	-	-	-50	-50	Dividenden	
-	-	-	-	6	6	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-50	-50	-	-50	Erwerb eigener Aktien	
-	-	50	50	-	50	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-1	51	50	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
1.080	11	-	65.511	1.376	66.887	Stand zum 31. März 2018	
-95	5	-	64.667	1.386	66.053	Stand zum 1. Januar 2019	
-	-	-	2.095	54	2.149	Konzernergebnis	
-970	-17	-	-820	27	-793	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
287	-	-	579	-	579	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-683	-17	-	1.854	81	1.935	Gesamtergebnis	
-	-	-	-	-40	-40	Dividenden	
-	-	-	-	-28	-28	Änderungen des Konsolidierungskreises	
-	-	-	-	32	32	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-42	-42	-	-42	Erwerb eigener Aktien	
-	-	-	-48	-12	-60	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
-	-	-	13	3	16	Sonstiges	
-778	-12	-42	66.444	1.422	67.866	Stand zum 31. März 2019	

Konzernanhang zum Zwischenabschluss

1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

Allgemeines

Dieser zusammengefasst dargestellte und ungeprüfte Konzernabschluss (Zwischenabschluss) der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde gemäß § 115 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) sowie in Übereinstimmung mit dem International Accounting Standard (IAS) 34 »Interim Financial Reporting« aufgestellt.

Der Zwischenabschluss steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind.

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart, Deutschland.

Der Zwischenabschluss des Konzerns wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils kaufmännisch gerundet.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 25. April 2019 zur Veröffentlichung freigegeben. Der Konzernzwischenabschluss wurde vom Konzernabschlussprüfer einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d.h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise indikativ für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2018 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die der Konzern in diesem Zwischenabschluss angewendet hat, entsprechen grundsätzlich denen, die im Konzernabschluss für das Jahr 2018 angewendet wurden.

Im Rahmen der Aufstellung des Zwischenabschlusses gemäß den IFRS müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Ermessensentscheidungen durch das Management vorgenommen werden, die Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben können. Die sich tatsächlich einstellenden

Beträge können von den Schätzungen und Ermessensentscheidungen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Zwischenabschluss haben.

Im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS

Im Januar 2016 hat das IASB **IFRS 16 »Leases«** veröffentlicht, mit dem unter anderem IAS 17 »Leases« und IFRIC 4 »Determining Whether an Arrangement Contains a Lease« abgelöst werden. IFRS 16 schafft für Leasingnehmer die bisherige Klassifizierung von Leasingverträgen in Operating und Finance Leases ab. Stattdessen führt IFRS 16 ein einheitliches Bilanzierungsmodell ein, nach dem Leasingnehmer verpflichtet sind, für alle Leasingverträge einen Vermögenswert für das Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit für die ausstehenden Mietzahlungen anzusetzen. Dies führt dazu, dass künftig grundsätzlich sämtliche Leasingverhältnisse – weitgehend vergleichbar mit der heutigen Bilanzierung von Finance Leases – in der Konzernbilanz zu erfassen sind.

IFRS 16 räumt jedoch ein Wahlrecht ein, für Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten (kurzfristige Leasingverhältnisse) sowie für Leasingverträge über geringwertige Vermögenswerte auf eine Erfassung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zu verzichten. Daimler nimmt diese Wahlrechte in Anspruch. Die mit diesen Leasingverhältnissen verbundenen Leasingzahlungen sind entweder linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses oder auf einer anderen systematischen Basis als Aufwand zu erfassen.

Die in den Sachanlagen ausgewiesenen *Nutzungsrechte* werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen sowie gegebenenfalls erforderlicher Wertminderungen angesetzt. Die Anschaffungskosten des Nutzungsrechts ermitteln sich als Barwert sämtlicher zukünftiger Leasingzahlungen zuzüglich der Leasingzahlungen, die zu oder vor Beginn der Laufzeit des Leasingverhältnisses getätigt werden sowie der Vertragsabschlusskosten und der geschätzten Kosten für die Demontage oder Wiederherstellung des Leasinggegenstandes. Zum Abzug kommen sämtliche erhaltene Leasinganreize. In diesem Zusammenhang nimmt Daimler das Wahlrecht in Anspruch, die Zahlungen für Nicht-Leasingkomponenten grundsätzlich als Leasingzahlungen zu berücksichtigen. Sofern die zu berücksichtigenden Leasingzahlungen auch den Eigentumsübergang an dem zugrundeliegenden Vermögenswert zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses umfassen, einschließlich der Wahrnehmung einer Kaufoption, erfolgt die Abschreibung über die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Andernfalls wird das Nutzungsrecht über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben.

Der erstmalige Ansatz der den Finanzierungsverbindlichkeiten zugeordneten *Leasingverbindlichkeiten* bestimmt sich als Barwert der zu leistenden Leasingzahlungen. In der Folgebewertung wird der Buchwert der Leasingverbindlichkeit aufgezinnt und erfolgsneutral um die geleisteten Leasingzahlungen vermindert.

Die Abschreibung des Nutzungsrechts ist gemäß IFRS 16 den Funktionskosten zugeordnet. Die Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit erfolgt in den Zinsaufwendungen. Die Leasingaufwendungen der als Operating Lease klassifizierten Leasingverträge wurden unter IAS 17 bisher vollumfänglich in den Funktionskosten erfasst.

Die Bilanzierung beim Leasinggeber gemäß IAS 17 wurde nahezu identisch in IFRS 16 übernommen.

Daimler wendet IFRS 16 erstmals zum 1. Januar 2019 an. Dabei wird, in Einklang mit den Übergangsvorschriften, auf die Anpassung der Vorjahreszahlen verzichtet. Die nicht wesentlichen Übergangseffekte werden kumulativ in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Daimler wendet beim Übergang auf den neuen Standard die folgenden von IFRS 16 gewährten Erleichterungsvorschriften für den Leasingnehmer an:

- Bei den bisher gemäß IAS 17 als Operating Lease klassifizierten Leasingverträgen wird die Leasingverbindlichkeit mit dem Barwert der ausstehenden Leasingzahlungen angesetzt, abgezinst mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz zum 1. Januar 2019. Der gewichtete durchschnittliche Grenzfremdkapitalzinssatz betrug 2,27 %. Das zugehörige Nutzungsrecht wird grundsätzlich in Höhe der Leasingverbindlichkeit erfasst.
- Eine Prüfung hinsichtlich Wertminderung erfolgt nicht. Stattdessen wird das Nutzungsrecht zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung vereinfachend um den Betrag, der zum 31. Dezember 2018 als Rückstellung für belastende Leasingverhältnisse erfasst wurde, vermindert.
- Leasingverhältnisse, die spätestens am 31. Dezember 2019 enden, werden unabhängig von der ursprünglichen Vertragslaufzeit als kurzfristige Leasingverhältnisse bilanziert.
- Bei der Bewertung des Nutzungsrechts zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung bleiben die anfänglichen direkten Kosten unberücksichtigt.
- Bei der Bestimmung der Laufzeit von Verträgen mit Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen werden aktuelle Erkenntnisse berücksichtigt.

Im Rahmen der Umstellung auf IFRS 16 wurden zum 1. Januar 2019 Vermögenswerte für die Nutzungsrechte an den Leasinggegenständen von 3.777 Mio. € (einschließlich 335 Mio. € Finance Leases) und Leasingverbindlichkeiten von 3.790 Mio. € erfasst. Ausgehend von den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zum 31. Dezember 2018 ergab sich die in Tabelle **7 E.06** dargestellte Überleitungsrechnung auf den Eröffnungsbilanzwert der Leasingverbindlichkeiten zum 1. Januar 2019.

E.06

Überleitung zu den Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16

in Millionen €

Sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen nach IAS 17 zum 31. Dezember 2018	3.800
Anwendungserleichterung für kurzfristige Leasingverhältnisse	-226
Anwendungserleichterung für Leasingverhältnisse von geringwertigen Vermögenswerten	-36
Zahlungen für Verlängerungs- und Kündigungsoptionen	256
Zahlungen für Nicht-Leasingkomponenten	77
Sonstiges	75
Verpflichtungen aus operativen Leasingverhältnissen (undiskontiert)	3.946
Effekt aus der Abzinsung	-503
Verpflichtungen aus operativen Leasingverhältnissen (diskontiert)	3.443
Buchwert der Verbindlichkeiten aus Finance Lease nach IAS 17 zum 31. Dezember 2018	347
Buchwert der Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16 zum 1. Januar 2019	3.790

In den Nutzungsrechten und den Leasingverbindlichkeiten sind Leasingverhältnisse enthalten, die bis zum 31. Dezember 2018 nach IAS 17 im Rahmen des Finanzierungsleasings bilanziert wurden.

2. Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden sowie Veränderungen im Konsolidierungskreis

Im März 2018 hatten der Daimler-Konzern und die BMW Group eine Vereinbarung zur Zusammenlegung ihrer Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste unterzeichnet. Zum 31. Dezember 2018 wurden die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden gesondert in der Bilanz ausgewiesen. Die Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe betragen 531 Mio. €; die Schulden lagen bei 212 Mio. €.

Nach Freigabe durch die Kartellbehörden wurden die Transaktionen zum 31. Januar 2019 abgeschlossen. In der Folge sind 21 konsolidierte und 24 nicht konsolidierte Tochterunternehmen im ersten Quartal 2019 aus dem Konsolidierungskreis abgegangen und fünf operative Gemeinschaftsunternehmen sind entstanden. Die Transaktionen wirkten sich im Segment Daimler Financial Services mit 718 Mio. € positiv auf die Sonstigen betrieblichen Erträge aus. Im Saldo ergaben sich Zahlungsmittelabflüsse von 713 Mio. €, die insbesondere aus Kapitalerhöhungen in die Gemeinschaftsunternehmen resultierten.

Die aus der Transaktion entstandenen Gemeinschaftsunternehmen werden unter YOUR NOW zusammengefasst und nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Weitere Informationen können Anmerkung 10 entnommen werden.

3. Umsatzerlöse

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung dargestellten Umsatzerlöse beinhalten sowohl Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden als auch sonstige Umsatzerlöse, die nicht im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geographische Regionen aufgliedert und in Tabelle **7 E.07** dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten.

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften, Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services sowie Effekte aus der Währungssicherung.

E.07

Umsatzerlöse

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1 2019								
Europa	9.110	2.521	2.231	445	1.209	15.516	-925	14.591
NAFTA	3.958	4.427	430	39	1.299	10.153	-197	9.956
Asien	6.575	1.635	211	46	37	8.504	-10	8.494
Übrige Märkte	1.085	814	309	167	42	2.417	-96	2.321
Umsatzerlöse IFRS 15	20.728	9.397	3.181	697	2.587	36.590	-1.228	35.362
Sonstige Umsatzerlöse	472	149	188	88	4.294	5.191	-855	4.336
Umsatzerlöse gesamt	21.200	9.546	3.369	785	6.881	41.781	-2.083	39.698
in Millionen €								
Q1 2018								
Europa	9.162	2.435	2.039	516	1.044	15.196	-881	14.315
NAFTA	4.047	3.532	371	38	1.293	9.281	-250	9.031
Asien	7.984	1.551	217	29	46	9.827	-3	9.824
Übrige Märkte	948	925	245	171	39	2.328	-107	2.221
Umsatzerlöse IFRS 15	22.141	8.443	2.872	754	2.422	36.632	-1.241	35.391
Sonstige Umsatzerlöse	857	176	226	96	3.833	5.188	-794	4.394
Umsatzerlöse gesamt	22.998	8.619	3.098	850	6.255	41.820	-2.035	39.785

¹ Im Jahr 2018 wurden im Segment Daimler Financial Services die konzerninternen Umsatzerlöse angepasst. Diese Anpassung wurde in der Überleitung in vollem Umfang eliminiert.

4. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Umsatzkosten beliefen sich im ersten Quartal 2019 auf 32.127 (Q1 2018: 31.160) Mio. €. Sie beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für abgesetzte Erzeugnisse.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im ersten Quartal 2019 auf 3.151 (Q1 2018: 3.097) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im ersten Quartal 2019 betragen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 1.019 (Q1 2018: 971) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb oder der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im ersten Quartal 2019 bei 1.704 (Q1 2018: 1.712) Mio. €. Sie enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

5. Sonstige betriebliche Erträge

Die Sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich im ersten Quartal 2019 auf 1.217 (Q1 2018: 331) Mio. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Ertrag von 718 Mio. €, der im Rahmen der Zusammenlegung der Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group im ersten Quartal 2019 entstand. Weitere Informationen können Anmerkung 2 entnommen werden.

6. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen weisen folgende Zusammensetzung auf:

E.08		
Zinserträge und Zinsaufwendungen		
	Q1 2019	Q1 2018
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinsenertrag auf das Nettovermögen aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	1	1
Zinsen und ähnliche Erträge	78	54
	79	55
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-45	-33
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-209	-106
	-254	-139

7. Immaterielle Vermögenswerte

Die Immateriellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

E.09		
Immaterielle Vermögenswerte		
	31. März 2019	31. Dez. 2018
in Millionen €		
Geschäftswerte	1.097	1.082
Entwicklungskosten	11.495	11.257
Übrige immaterielle Vermögenswerte	2.434	2.462
	15.026	14.801

8. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 35.232 Mio. € enthalten auch die Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Tabelle 7 E.10 zeigt die Zusammensetzung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte:

E.10		
Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)		
	31. März 2019	31. Dez. 2018
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	8.679	8.741
Technische Anlagen und Maschinen	9.642	9.501
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.938	7.039
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	6.028	5.667
	31.287	30.948

Tabelle 7 E.11 zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte, die ab dem 1. Januar 2019 zu bilanzieren sind. In den Nutzungsrechten sind Finance Leases von 335 Mio. € enthalten, die zum 31. Dezember 2018 in den Sachanlagen ausgewiesen waren.

E.11	
Nutzungsrechte	
	31. März 2019
in Millionen €	
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	3.752
Technische Anlagen und Maschinen	67
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	126
	3.945

9. Vermietete Gegenstände

Zum 31. März 2019 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 50.119 (31. Dezember 2018: 49.476) Mio. €. Im ersten Quartal 2019 ergaben sich Zugänge von 6.011 (Q1 2018: 6.060) Mio. € und Abgänge von 3.797 (Q1 2018: 3.412) Mio. €. Die Abschreibungen für die ersten drei Monate des Jahres 2019 betragen 2.284 (Q1 2018: 2.070) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

10. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle 7 E.12 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle 7 E.13 zeigt Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Tabelle 7 E.14 zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

E.12

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
31. März 2019				
At-equity-Buchwert ¹	4.728	2.322	21	7.071
At-equity-Ergebnis (Q1 2019) ¹	264	-17	15	262
31. Dezember 2018				
At-equity-Buchwert ¹	4.230	604	26	4.860
At-equity-Ergebnis (Q1 2018) ¹	319	21	3	343

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

E.13

Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor ²	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
31. März 2019					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert ¹	2.769	678	548	733	4.728
At-equity-Ergebnis (Q1 2019) ¹	316	5	-40	-17	264
31. Dez. 2018					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,6		
At-equity-Buchwert ¹	2.353	650	522	705	4.230
At-equity-Ergebnis (Q1 2018) ¹	332	3	-16	-	319

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

² Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.

E.14

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

	YOUR NOW ²	Übrige	Gesamt
in Millionen €			
31. März 2019			
Höhe des Anteils (in %)	50,0		
At-equity-Buchwert ¹	1.661	661	2.322
At-equity-Ergebnis (Q1 2019) ¹	-21	4	-17
31. Dez. 2018			
Höhe des Anteils (in %)	-		
At-equity-Buchwert ¹	-	604	604
At-equity-Ergebnis (Q1 2018) ¹	-	21	21

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

² Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von YOUR NOW mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.

THBV (HERE)

Die THBV führte im ersten Quartal 2019 eine Kapitalerhöhung durch. Daimler nahm an der Kapitalerhöhung mit insgesamt 69 Mio. € teil, wodurch der auf Daimler entfallende Kapitalanteil an der THBV um 0,1 % auf 29,7 % anstieg. Die Kapitaleinzahlung erhöhte den Buchwert der Beteiligung entsprechend.

YOUR NOW

Im März 2018 haben der Daimler-Konzern und die BMW Group eine Vereinbarung zur Zusammenlegung ihrer Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste unterzeichnet. Es ist beabsichtigt, den Kunden zukünftig ein ganzheitliches Ökosystem an Mobilitätsdiensten anzubieten, das intelligent, nahtlos vernetzt und auf einen Fingertipp zur Verfügung steht.

Nach Freigabe durch die Kartellbehörden im Dezember 2018 wurde die Transaktion am 31. Januar 2019 vollzogen. Die bereits bestehenden Angebote für On-Demand Mobilität in den Bereichen Carsharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität wurden zusammengeführt und werden künftig in fünf Gemeinschaftsunternehmen strategisch weiter ausgebaut. Aufgrund der Gleichartigkeit des Geschäftsmodells werden die Gemeinschaftsunternehmen REACH NOW (Plattform für On-Demand Mobilität und Multimodalität), CHARGE NOW (Laden), FREE NOW (Ride-Hailing), PARK NOW (Parken) und SHARE NOW (Carsharing) gebündelt geführt. Die Gesellschaften werden seitens Daimler und der BMW Group paritätisch gehalten. Die Beteiligungen werden mit einem Monat Zeitversatz als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen und sind dem Segment Daimler Financial Services zugeordnet. Weitere Informationen können Anmerkung 2 entnommen werden.

11. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

E. 15 Forderungen aus Finanzdienstleistungen	31. März 2019			31. Dez. 2018		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	19.306	30.509	49.815	18.452	30.029	48.481
Absatzfinanzierung mit Händlern	18.750	3.696	22.446	18.549	3.782	22.331
Finanzierungsleasing-Verträge	9.401	18.936	28.337	8.976	18.038	27.014
Buchwert (brutto)	47.457	53.141	100.598	45.977	51.849	97.826
Wertberichtigungen	-609	-577	-1.186	-537	-549	-1.086
Buchwert (netto)	46.848	52.564	99.412	45.440	51.300	96.740

12. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

E. 16 Vorräte	31. März 2019	31. Dez. 2018
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.337	3.130
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	5.759	4.674
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	24.195	21.351
Geleistete Anzahlungen	214	334
	33.505	29.489

13. Eigenkapital

Genehmigtes Kapital

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 5. April 2018 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 4. April 2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1,0 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2018). Die neuen Aktien sind grundsätzlich den Aktionären zum Bezug (auch im Wege des mittelbaren Bezugs gemäß § 186 Abs. 5 Satz 1 AktG) anzubieten. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen.

Bedingtes Kapital

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. März 2020 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 10 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen die Beteiligung an anderen Unternehmen begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- bzw. Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Daimler AG im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundene Unternehmen begeben werden. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen.

Zur Bedienung der unter vorstehender Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen hat die Hauptversammlung am 1. April 2015 ferner beschlossen, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2015).

Eigene Aktien

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde die Gesellschaft bis zum 31. März 2020 ermächtigt, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung von ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

Der Vorstand ist darüber hinaus berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre in weiteren definierten Fällen auszuschließen. Im Umfang von bis zu 5% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde die Gesellschaft ferner ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufe oder eine Kombination dieser Instrumente) zu erwerben, wobei die Laufzeit der Derivate 18 Monate nicht überschreiten darf und spätestens am 31. März 2020 enden muss.

Belegschaftsaktienprogramme

Im ersten Quartal 2019 hat die Daimler AG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,8 (2018: 0,7) Mio. Stück Daimler Aktien erworben, um sie an Mitarbeiter auszugeben. Die Ausgabe erfolgte am 3. April 2019.

Dividende

Der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2018 der Daimler AG (Einzelabschluss) eine Dividende von 3.477 Mio. € (3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2018: 3.905 Mio. € bzw. 3,65 € je dividendenberechtigter Stückaktie).

14. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionsaufwendungen

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in der Tabelle [E.17](#) dargestellt.

Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen

In den ersten drei Monaten des Jahres 2019 betragen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 42 (Q1 2018: 30) Mio. €.

E.17

Pensionsaufwendungen

	Q1 2019			Q1 2018		
	Gesamt	Pensions- pläne Inland	Pensions- pläne Ausland	Gesamt	Pensions- pläne Inland	Pensions- pläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-174	-150	-24	-171	-147	-24
Nettozinsaufwand	-32	-23	-9	-22	-14	-8
Nettozinsertrag	1	-	1	1	-	1
	-205	-173	-32	-192	-161	-31

15. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [E.18](#) entnommen werden.

E.18

Rückstellungen für sonstige Risiken

	31. März 2019			31. Dez. 2018		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	2.725	4.153	6.878	3.080	3.963	7.043
Personal- und Sozialbereich	2.006	2.393	4.399	1.971	2.290	4.261
Übrige	2.897	1.499	4.396	2.777	1.481	4.258
	7.628	8.045	15.673	7.828	7.734	15.562

16. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

E.19

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. März 2019			31. Dez. 2018		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	18.435	64.321	82.756	15.090	61.400	76.490
Geldmarktpapiere	2.290	-	2.290	2.835	-	2.835
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	21.142	18.746	39.888	21.068	18.332	39.400
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	9.483	2.399	11.882	9.677	2.097	11.774
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	7.042	5.519	12.561	6.782	5.670	12.452
Leasingverbindlichkeiten ¹	583	3.386	3.969	27	320	347
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	706	859	1.565	761	843	1.604
	59.681	95.230	154.911	56.240	88.662	144.902

¹ Die Leasingverbindlichkeiten zum 31. März 2019 enthalten die Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16. Informationen zu den Anpassungen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

17. Rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, sind die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen.

Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren

Wie berichtet, haben weltweit einige Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch und/oder haben Anordnungen erlassen. Diese beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht. Zu diesen Behörden und Institutionen zählen unter anderem das US-Justizministerium (U.S. Department of Justice; DOJ), das die Daimler AG im April 2016 aufgefordert hat, den Zertifizierungs- und Zulassungsprozess in Bezug auf Abgasemissionen in den USA im Wege einer internen Untersuchung in Abstimmung mit dem DOJ zu überprüfen, die US-Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency; EPA), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board; CARB) und weitere US-Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission; SEC), die Europäische Kommission, das Bundeskartellamt sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bereits vor einiger Zeit bei der Europäischen Kommission einen Kronzeugenantrag gestellt. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler im Mai 2017 an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Im Februar 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart diesbezüglich auch ein förmliches Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Daimler AG eingeleitet.

Das KBA hat im zweiten und dritten Quartal 2018 Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschalteneinrichtungen zu bewerten seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich eines Erstzulassungsstopps und Rückrufs. Gegen diese Anordnungen hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Im April 2019 hat das KBA eine Anhörung mit Blick auf eine Thermostat-Funktion im Abgasreinigungssystem

und mit Bezug zum GLK der Abgasnorm Euro-5-Diesel eingeleitet. Es ist nicht ausgeschlossen, dass das KBA im Zuge weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen mit vergleichbaren Feststellungen erlassen wird. Daimler hat (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Die vom KBA in seiner Anordnung aus dem zweiten Quartal 2018 geforderte Neukalibrierung ist zwischenzeitlich erfolgt und die betreffende Software vom KBA freigegeben worden; der entsprechende Rückruf ist mittlerweile eingeleitet worden. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens beschlossen werden können. Daimler hat weitergehende Untersuchungen eingeleitet und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Da die vorgenannten Ermittlungen, Untersuchungen, Verwaltungsverfahren und die Beantwortung diesbezüglicher Anfragen, die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen sowie Daimlers interne Untersuchungen noch andauern, werden gemäß IAS 37.92 keine weitergehenden Angaben dazu gemacht, ob und ggf. in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden.

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

Seit dem 25. Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Daimler AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerbsrelevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Am 4. Oktober 2017 wurden sämtliche anhängige US-Sammelklagen durch das sog. Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Kalifornien (U.S. District Court for the Northern District of California) abgegeben. Am 15. März 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den US-amerikanischen Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätzen, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. Am 1. Juni 2018 hat das Gericht auf entsprechende Verständigung der Parteien das Verfahren gegen Mercedes-Benz U.S. International, Inc., Mercedes-Benz Vans, LLC und Daimler North America Corporation eingestellt. Die Daimler AG und die Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) bleiben Parteien des Verfahrens, betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

Die Daimler AG kann offenlegen, dass sie in diesem Zusammenhang bereits vor einiger Zeit bei der Europäischen Kommission einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt hat. Die Europäische Kommission hat Ende Oktober 2017 vorangekündigte Nachprüfungen bei Daimler in Stuttgart (sowie weitere Nachprüfungen bei anderen Herstellern) durchgeführt, um den Sachverhalt weiter aufzuklären. Im dritten Quartal 2018 hat die Europäische Kommission eine förmliche Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme eingeleitet. Im Rahmen dieser Prüfung hat sie im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie

andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler geht derzeit nicht davon aus, dass sich hieraus wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben.

Die Daimler AG muss sich nach dem Abschluss des EU-Kartellverfahrens im Bereich Trucks durch eine Entscheidung der EU-Kommission vom 19. Juli 2016 in erheblichem Maß mit Schadensersatzforderungen von Kunden auseinandersetzen. Entsprechende Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel wurden in verschiedenen Staaten innerhalb und außerhalb Europas eingereicht und sind weiterhin zu erwarten. Daimler ergreift geeignete und angemessene Rechtsmittel, um sich zu verteidigen. Angaben dazu, ob und ggf. in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Position der Daimler AG nicht zu beeinträchtigen.

Sammelklagen Takata-Airbag-Gasgeneratoren

Wie bereits berichtet, wurde Mercedes-Benz Canada (MB Canada) im August 2016 als weitere Beklagte zu einer vor dem Ontario Superior Court anhängigen landesweiten Sammelklage hinzugefügt. MB Canada wird im Wesentlichen vorgeworfen, zusammen mit Takata-Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt zu haben, angeblich diese nicht schnell genug zurückgerufen zu haben und es versäumt zu haben, einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus wurden am 28. Juni 2017 Takata-Gesellschaften neben der Daimler AG und MBUSA in einer landesweiten Sammelklage in den USA als Beklagte benannt, die am Bundesgericht in New Jersey mit ähnlichen Vorwürfen wie in der kanadischen Klage erhoben wurde. Dieses Verfahren in New Jersey wurde im dritten Quartal 2017 im Rahmen einer Verfahrenskonsolidierung mit anderen sogenannten »Multidistrict Litigation« Verfahren an ein Bundesgericht in Florida (Southern District) abgegeben. Am 14. März 2018 wurden die Daimler AG und die MBUSA als Beklagte in zwei weiteren US-bundesweiten Sammelklagen benannt, davon eine vor einem Bundesgericht in Georgia und die andere in Florida im Rahmen des dort schon laufenden und oben beschriebenen sog. Multidistrict Verfahrens. Die Vorwürfe in diesen Klagen entsprechen denen in den Sammelklagen in Kanada und New Jersey. Die US-amerikanischen Verfahren wurden durch das Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Florida (U.S. District Court for the Southern District of Florida), das die Rechtsstreitigkeiten gegen Takata und andere Hersteller leitet, abgegeben. Eine der »Multidistrict Litigation« Klagen wurde dahingehend abgeändert, dass Ansprüche von Automobilverwertern geltend gemacht werden, die behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sie die im Rahmen des Takata-Rückrufs geborgenen Airbag-Gasgeneratoren nicht weiter verkaufen können. Im Februar 2019 wurde gegen die Daimler AG und ihren externen israelischen Vertriebspartner (Colmobil) eine landesweite Sammelklage in Israel eingereicht mit der Behauptung, dass die Takata-Rückrufmaßnahmen in Israel unzureichend seien. Die bereits berichtete Klage des Bundesstaates New Mexico gegen MBUSA, die ebenfalls ähnliche Anschuldigungen gegen MBUSA und viele andere Unternehmen enthielt, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft hatten, wurde am 22. Juni 2017 ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen jedoch erneut erhoh-

ben werden. Die Daimler AG betrachtet alle diese Klagen in Bezug auf Mercedes-Benz Fahrzeuge weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen.

Toll Collect

Am 4. Juli 2018 hatte die Daimler AG über ihre Tochtergesellschaft Daimler Financial Services AG zusammen mit der Deutsche Telekom AG einen Vergleichsvertrag (im Folgenden: Vergleichsvereinbarung) mit der Bundesrepublik Deutschland über eine Beendigung der seit 2004 geführten Schiedsverfahren im Zusammenhang mit der Beteiligung am Mautkonsortium Toll Collect beurkundet und das Schiedsgericht hat auf dieser Basis am 6. Juli 2018 einen Schiedsspruch mit vereinbartem Wortlaut erlassen, mit dem die Schiedsverfahren Toll Collect beendet wurden.

Als Folge der Vergleichsvereinbarung war das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen im Segment Daimler Financial Services im zweiten Quartal 2018 mit Aufwendungen von 418 Mio. € belastet. Dabei wurde das EBIT des Segments Daimler Financial Services insbesondere auf Grund der bestehenden 50 %-igen Nachschussverpflichtung von 550 Mio. € der Daimler Financial Services AG in die Toll Collect GbR belastet, die teilweise durch in Vorjahren getroffene Vorsorgen kompensiert wurden. Im dritten Quartal 2018 waren bei Daimler Financial Services AG Zahlungsmittelabflüsse von 200 Mio. € zu verzeichnen. Weitere Tranchen von 200 Mio. € bzw. 150 Mio. € sind im dritten Quartal 2019 bzw. 2020 zu begleichen.

Die Ausführungen im Zwischenabschluss sind im Zusammenhang mit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2018 zu lesen. Bei den übrigen in Anmerkung 30 im Konzernanhang zum Konzernabschluss zum 31. Dezember 2018 berichteten Verfahren haben sich nach unserer Einschätzung keine wesentlichen Veränderungen ergeben.

18. Finanzinstrumente

Tabelle 7 E.20 stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns dar.

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 tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

E.20

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. März 2019		31. Dez. 2018	
	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	99.412	99.616	96.740	97.144
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.896	12.896	12.586	12.586
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.598	16.598	15.853	15.853
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	10.114	10.114	9.577	9.577
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	7.190	7.190	5.855	5.855
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.311	2.311	3.059	3.059
Zu Anschaffungskosten bewertet	613	613	663	663
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	843	843	748	748
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	450	450	364	364
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	393	393	384	384
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	18	18	109	109
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	913	913	1.033	1.033
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.272	3.272	3.177	3.177
	144.066	144.270	139.823	140.227
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	150.942	151.947	144.902	144.933
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.762	15.762	14.185	14.185
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	122	122	56	56
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.632	1.632	1.094	1.094
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	9.413	9.413	8.882	8.882
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.608	4.608	4.931	4.931
	182.479	183.484	174.050	174.081

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt; folgende Methoden und Prämissen wurden dabei zugrunde gelegt:

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Die verzinslichen Wertpapiere werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die ähnlichen Geldanlagen werden zu Anschaffungskosten bewertet und keiner Bemessungshierarchie zugeordnet, da der beizulegende Zeitwert dem Buchwert entspricht.

Die Eigenkapitalanteile werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für die zum 31. März 2019 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete verzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitalanteile wurden mit Börsenkursen zum Ende der Berichtsperiode bewertet. Sofern öffentliche Notierungen für einzelne Fremd- und Eigenkapitalanteile nicht vorlagen, basiert die Marktwertermittlung auf Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung standen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Diese Finanzinstrumente, sowie auch die derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, umfassen:

- derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Bewertung von unbedingten Devisentermingeschäften basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven. Devisenoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.
- derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet.
- derivative Commodity-Sicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Commodity-Sicherungskontrakte (z. B. Commodity Forwards) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge bestimmt.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten enthalten Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die Finanzinstrumente darstellen. Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften sind grundsätzlich als kurzfristig anzusehen. Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Tabelle **7 E.21** zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind. Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

Für die Ermittlung des Kreditrisikos aus derivativen Finanzinstrumenten, die der Bemessungshierarchie Stufe 2 zugeordnet sind, wird auf die auf Nettobasis gesteuerten Portfolien abgestellt.

E.21**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	31. März 2019				31. Dez. 2018			
	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	9.501	5.442	4.059	-	8.914	5.812	3.102	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	7.190	3.131	4.059	-	5.855	2.753	3.102	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.311	2.311	-	-	3.059	3.059	-	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	843	352	309	182	748	338	304	106
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	450	233	130	87	364	208	128	28
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	393	119	179	95	384	130	176	78
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	18	-	18	-	109	-	109	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	913	-	913	-	1.033	-	1.033	-
	11.275	5.794	5.299	182	10.804	6.150	4.548	106
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	122	-	122	-	56	-	56	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.632	-	1.632	-	1.094	-	1.094	-
	1.754	-	1.754	-	1.150	-	1.150	-

- 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 Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.
- 3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

19. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Quartal 2019 und 2018 wie folgt dar:

E.22**Segmentberichterstattung**

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1 2019								
Außenumsatzerlöse	20.378	9.065	3.157	748	6.350	39.698	-	39.698
Konzerninterne Umsatzerlöse	822	481	212	37	531	2.083	-2.083	-
Umsatzerlöse gesamt	21.200	9.546	3.369	785	6.881	41.781	-2.083	39.698
Segmentergebnis (EBIT)	1.298	582	-98	-21	1.209	2.970	-168	2.802
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	277	2	10	1	-27	263	-1	262
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-71	-26	-8	-3	-1	-109	-	-109
in Millionen €								
Q1 2018								
Außenumsatzerlöse	22.083	8.203	2.917	824	5.758	39.785	-	39.785
Konzerninterne Umsatzerlöse	915	416	181	26	497	2.035	-2.035	-
Umsatzerlöse gesamt	22.998	8.619	3.098	850	6.255	41.820	-2.035	39.785
Segmentergebnis (EBIT)	2.060	647	172	37	548	3.464	-129	3.335
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	319	10	16	-	-5	340	3	343
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	10	5	-	-1	-1	13	-	13

1 Im Jahr 2018 wurden im Segment Daimler Financial Services die konzerninternen Umsatzerlöse und Umsatzkosten in gleicher Höhe angepasst. Diese Anpassungen wurden in der Überleitung in vollem Umfang eliminiert.

Überleitung

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ergibt sich aus Tabelle [E.23](#).

In der Überleitung werden zentral verantwortete Sachverhalte der Konzernzentrale ausgewiesen. Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert.

E.23

Überleitung auf Konzernwerte

	Q1 2019	Q1 2018
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	2.970	3.464
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-1	3
Sonstige zentrale Posten	-214	-122
Eliminierungen	47	-10
Konzern-EBIT	2.802	3.335
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten ¹	-4	-4
Zinserträge	79	55
Zinsaufwendungen	-254	-139
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.623	3.247

¹ Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten fließen nicht in die interne Steuerungsgröße »EBIT« ein, sind aber Bestandteil der Umsatzkosten.

20. Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Als nahestehende Personen oder Unternehmen werden assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierte Tochterunternehmen bezeichnet sowie Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik des Daimler-Konzerns ausüben. Letztere umfassen alle Personen in Schlüsselpositionen sowie deren nahe Familienangehörige. Im Daimler-Konzern sind dies die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats.

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahestehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [E.24](#) dargestellt.

Assoziierte Unternehmen

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns sowie Forderungen des Konzerns auf die Mercedes-Benz Cars zugeordneten Gesellschaften LSH Auto International Limited (LSHAI) und Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

Die in Tabelle [E.24](#) ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die LSHAI.

Gemeinschaftsunternehmen

Bei den Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen entfallen wesentliche Umsätze der erbrachten Lieferungen und Leistungen auf die Mercedes-Benz Vans zugeordnete Fujian Benz Automotive Co., Ltd. sowie auf das Daimler Trucks zugeordnete und zusammen mit dem assoziierten Unternehmen Kamaz PAO gegründete Gemeinschaftsunternehmen DAIMLER KAMAZ RUS OOO.

Weitere Erläuterungen zu den wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind in Anmerkung 10 enthalten.

E.24

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
	Q1 2019	Q1 2018	Q1 2019	Q1 2018	31. März 2019	31. Dez. 2018	31. März 2019	31. Dez. 2018
Assoziierte Unternehmen	3.080	3.424	215	243	2.432	2.679	152	131
davon LSHAI	1.582	2.251	183	157	839	981	70	30
davon BBAC	1.383	1.075	25	19	1.500	1.571	71	85
Gemeinschaftsunternehmen	197	286	21	16	186	208	437	444

¹ Nach Wertminderungen von insgesamt 55 Mio. € (53 Mio. € zum 31. Dezember 2018).

² Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Personen.

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Daimler Aktiengesellschaft, Stuttgart

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Entwicklung des Eigenkapitals, Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten, erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Daimler AG, für den Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis 31. März 2019, die Bestandteile des Quartalsfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach dem International Accounting Standard IAS 34 »Zwischenberichterstattung«, wie er in der EU anzuwenden ist, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen und ergänzender Anwendung des International Standard on Review Engagements 2410 »Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity« (ISRE 2410) vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit IAS 34 »Zwischenberichterstattung«, wie er in der EU anzuwenden ist, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit IAS 34 »Zwischenberichterstattung«, wie er in der EU anzuwenden ist, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

Stuttgart, den 25. April 2019

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Sailer
Wirtschaftsprüfer

Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer

Adressen | Informationen

Investor Relations

Telefon 0711 17 95277

17 92285

17 95256

Telefax 0711 17 94075

Diesen Zwischenbericht sowie weitere
Informationen finden Sie im Internet unter
www.daimler.com

Konzeption und Inhalt

Daimler AG

Investor Relations

Publikationen für unsere Aktionäre:

Geschäftsbericht (deutsch und englisch)

Zwischenberichte zum ersten, zweiten

und dritten Quartal (deutsch und englisch)

Nachhaltigkeitsbericht (deutsch und englisch)

www.daimler.com/ir/berichte

Finanzkalender

Zwischenbericht Q1 2019

26. April 2019

Hauptversammlung 2019

Berlin

22. Mai 2019

Zwischenbericht Q2 2019

24. Juli 2019

Zwischenbericht Q3 2019

24. Oktober 2019

Da wir Terminverschiebungen grundsätzlich nicht ausschließen
können, empfehlen wir Ihnen, den aktuellen Stand kurzfristig im
Internet unter www.daimler.com/ir/termine abzufragen.

Daimler AG
Mercedesstr. 137
70327 Stuttgart
Deutschland
www.daimler.com