

# DAIMLER

Zwischenbericht Q2 2013



# Inhaltsverzeichnis

## 1 | Wichtige Kennzahlen

## 2 | Daimler am Kapitalmarkt

## 3 | Konzernzwischenlagebericht

- 7 Geschäftsentwicklung
- 9 Ertragslage
- 12 Finanzlage
- 14 Vermögenslage
- 15 Investitions- und Forschungstätigkeit
- 15 Mitarbeiter
- 16 Wichtige Ereignisse
- 17 Risikobericht
- 17 Ausblick

## 4 | Geschäftsfelder

- 20 Mercedes-Benz Cars
- 21 Daimler Trucks
- 22 Mercedes-Benz Vans
- 23 Daimler Buses
- 24 Daimler Financial Services

## 5 | Konzernzwischenabschluss

- 25 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 27 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 29 Konzernbilanz
- 30 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 32 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 33 Konzernanhang zum Zwischenabschluss
  
- 49 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 50 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

## 6 | Adressen | Informationen | Finanzkalender

### **Titelbild:**

Die S-Klasse ist nicht nur die technologische Speerspitze von Mercedes-Benz, sondern der automobilen Entwicklung schlechthin. Komfort und Sicherheit verschmelzen miteinander. Mercedes-Benz nennt dies »Intelligent Drive«. Erlebbar wird das Streben nach dem Besten auch im Innenraum: Ob Sitze, Bedienung oder Design, ob Infotainment oder Komfort und Sicherheit im Fond – neue Ideen, ihre akribische Umsetzung und höchste Wertanmutung untermauern den Anspruch der Ingenieure an das Spitzenmodell von Mercedes-Benz. Auch bei der Effizienz wurden neue Bestwerte erreicht.

## Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

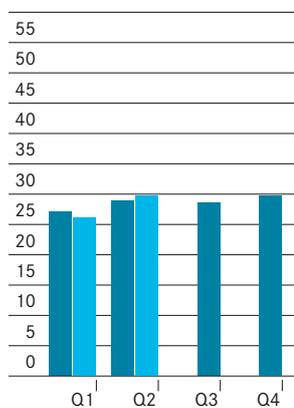
€-Werte in Millionen	Q2 2013	Q2 2012	Veränd. in %
Umsatz	<b>29.692</b>	28.884	+3 <sup>1</sup>
Westeuropa	<b>10.181</b>	10.128	+1
davon Deutschland	<b>5.012</b>	5.201	-4
NAFTA	<b>8.387</b>	7.738	+8
davon USA	<b>7.224</b>	6.462	+12
Asien	<b>5.976</b>	6.571	-9
davon China	<b>2.819</b>	3.244	-13
Übrige Märkte	<b>5.148</b>	4.447	+16
Beschäftigte (30.06.)	<b>276.044</b>	273.749	+1
Sachinvestitionen	<b>1.037</b>	1.310	-21
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	<b>1.348</b>	1.381	-2
davon aktivierte Entwicklungskosten	<b>355</b>	348	+2
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	<b>3.454</b>	1.005	+244
EBIT <sup>2</sup>	<b>5.242</b>	2.268	+131
Konzernergebnis <sup>2</sup>	<b>4.583</b>	1.565	+193
Ergebnis je Aktie (in €) <sup>2</sup>	<b>2,65</b>	1,39	+91

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 5%.

2 Die Vergleichszahlen wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst. Weitere Informationen zu den Anpassungen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

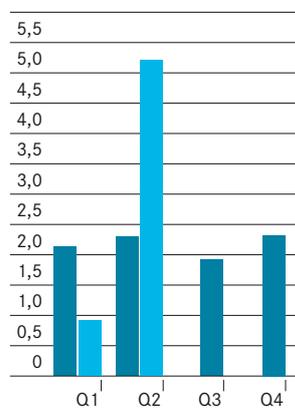
### Umsatz

in Milliarden €



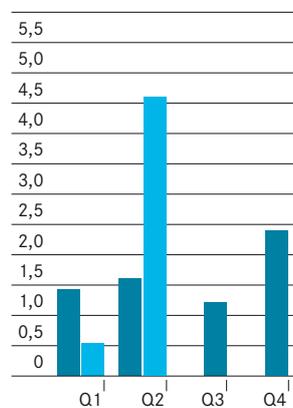
### EBIT

in Milliarden €



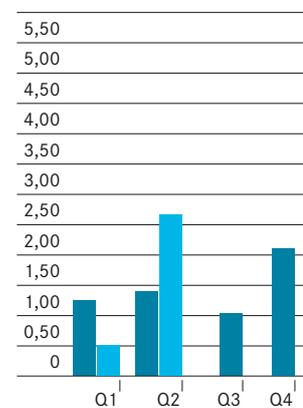
### Konzernergebnis

in Milliarden €



### Ergebnis je Aktie

in €



■ 2012  
■ 2013

## Q1-2

## Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-2 2013	Q1-2 2012	Veränd. in %
Umsatz	55.794	55.895	-0 <sup>1</sup>
Westeuropa	19.198	19.589	-2
davon Deutschland	9.292	9.888	-6
NAFTA	15.916	15.103	+5
davon USA	13.747	12.724	+8
Asien	11.192	12.870	-13
davon China	4.971	6.077	-18
Übrige Märkte	9.488	8.333	+14
Beschäftigte (30.06.)	276.044	273.749	+1
Sachinvestitionen	2.095	2.352	-11
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.680	2.761	-3
davon aktivierte Entwicklungskosten	674	687	-2
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.302	-972	.
EBIT <sup>2</sup>	6.159	4.366	+41
Konzernergebnis <sup>2</sup>	5.147	2.990	+72
Ergebnis je Aktie (in €) <sup>2</sup>	3,16	2,65	+19

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 2%.

2 Die Vergleichszahlen wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst. Weitere Informationen zu den Anpassungen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

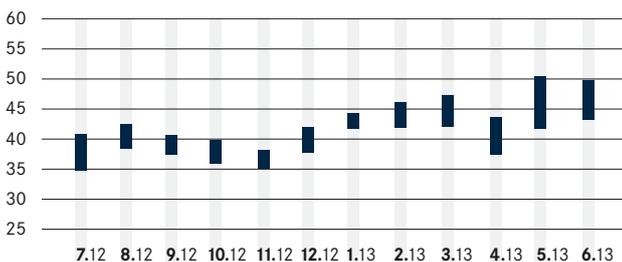
# Daimler am Kapitalmarkt

## Kennzahlen

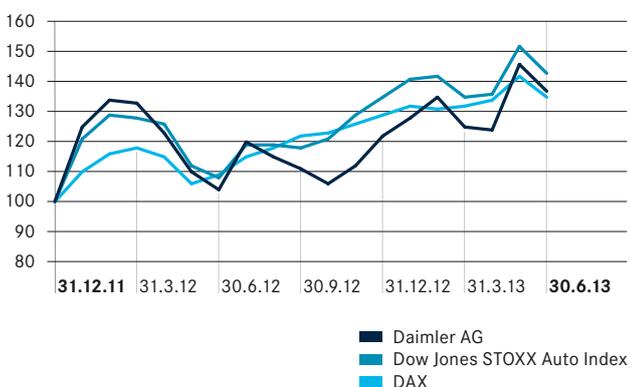
	30. Juni 2013	30. Juni 2012	Veränderung in %
Ergebnis je Aktie im Q2 (in €)	2,65	1,39	+91
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,0	1.066,5	+0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	49,70	37,70	+32
Xetra-Schlusskurs (in €)	46,49	35,35	+32

## Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2012/2013

in €



## Börsenkursentwicklung (indiziert)



## Daimler-Aktie entwickelt sich im zweiten Quartal besser als der DAX

Auch im zweiten Quartal blieb die Euro-Staatschuldenkrise ein wichtiges Thema für Anleger weltweit, jedoch verringerte sich die Sorge um eine erneute Verschärfung der Krise. In der Folge stieg die Nachfrage der Investoren nach Aktien, wovon insbesondere zyklische Werte profitierten. In diesem Umfeld erreichte der DAX am 22. Mai 2013 seinen historischen Höchststand von 8.530,89 Punkten. Im Juni sorgten die Äußerungen der amerikanischen Notenbank über ein mögliches Ende der expansiven Geldpolitik für fallende Aktienkurse. Verstärkt wurde dies durch eine Erhöhung der Zinsen in China und die Sorge einer Verknappung der Kreditvergaben in der chinesischen Volkswirtschaft.

Die Anpassung unseres Ergebnisausblicks bei der Veröffentlichung der Quartalszahlen im April 2013 war vom Kapitalmarkt bereits antizipiert worden. Darin stellte Daimler eine Verbesserung der Quartalsergebnisse im Jahresverlauf in Aussicht. In den folgenden Wochen war die Kursentwicklung durch das sehr positive Feedback auf die neu eingeführten Produkte begünstigt. Insbesondere die Präsentation der neuen S-Klasse und des »Concept GLA« wurden von den Anlegern positiv aufgenommen. In diesem Umfeld legte die Daimler-Aktie zwischen der Hauptversammlung am 10. April und Mitte Mai sehr deutlich zu und erreichte am 20. Mai mit 50,37 € ihren Höchststand. Im Licht der Äußerungen der chinesischen und amerikanischen Zentralbanken im Juni folgte die Aktie dem allgemeinen Marktverlauf und gab einen Teil ihrer Gewinne wieder ab. Insgesamt stieg unsere Aktie im zweiten Quartal 2013 um 9,5% auf 46,49 € und entwickelte sich damit stärker als der Dow Jones STOXX Auto Index (+5,8%) und der DAX (+2,1%). Die Marktkapitalisierung lag zum Quartalsende bei 49,7 Mrd. €. Einschließlich der Ausschüttung der Dividende von 2,20 € je Aktie ergab sich damit im zweiten Quartal ein Wertzuwachs von 6,24 € je Aktie oder von 14,7%.

## Günstiges Zinsumfeld für Refinanzierungen genutzt

Der Daimler-Konzern hat die weiterhin günstigen Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten auch im zweiten Quartal 2013 zur Refinanzierung genutzt. Im April 2013 wurde in den USA eine ABS-Transaktion im Volumen von 2 Mrd. US-\$ erfolgreich platziert. Im Juni 2013 begab die Daimler AG zudem eine Anleihe im Volumen von 750 Mio. € mit einem Nominalzinssatz von 2,0% und einer Laufzeit bis Juni 2021.

# Konzernzwischenlagebericht

**Konzernabsatz mit 605.800 Einheiten um 6% über Vorjahr**

**Umsatz mit 29,7 Mrd. € über Vorjahresniveau**

**Konzern-EBIT in Höhe von 5.242 (i. V. 2.268) Mio. €, davon 3,2 Mrd. € aus der Veräußerung der restlichen EADS-Anteile**

**Konzernergebnis von 4.583 (i. V. 1.565) Mio. €**

**Für Gesamtjahr 2013 Anstieg bei Absatz und Umsatz erwartet**

**Konzern-EBIT aus dem laufenden Geschäft unter dem Niveau des Vorjahres erwartet**

**Deutliche Verbesserungen für das zweite Halbjahr erwartet aufgrund eingeführter Produktneuheiten, zunehmender Wirkung der Effizienzprogramme und voraussichtlicher Marktentwicklung**

## Geschäftsentwicklung

### Weltwirtschaft in moderater Aufwärtsbewegung

Die **Weltwirtschaft** hat im zweiten Quartal 2013 ihre Expansions fortgesetzt, dabei aber nicht merklich an Dynamik gewonnen. Relativ stabil zeigten sich die gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen in den USA und Japan. Für die Europäische Währungsunion könnte nach sechs rückläufigen Quartalen in Folge das abgelaufene Vierteljahr das erste ohne einen erneuten Rückgang gewesen sein. Während die konjunkturelle Entwicklung in den Industrieländern eine insgesamt zufriedenstellende Tendenz aufwies, war der Verlauf in wichtigen Schwellenländern – die BRIC-Staaten eingeschlossen – etwas schwächer. Weltwirtschaftlich bedeutsam war dabei vor allem die abnehmende Dynamik der chinesischen Wirtschaft, die sich auch an den Rohstoffmärkten widerspiegelte. Äußerungen seitens der amerikanischen Notenbank bezüglich einer möglichen Verringerung der expansiven Geldpolitik sorgten an den globalen Finanzmärkten für erhebliche Unruhe und lösten spürbare Korrekturen an den Aktienmärkten aus.

Die **weltweite Pkw-Nachfrage** entwickelte sich im zweiten Quartal weiterhin robust und lag erkennbar über dem Vorjahresniveau. Verantwortlich dafür war vor allem die anhaltend positive Marktentwicklung in den USA und in China. Der US-amerikanische Markt übertraf das Vorjahr um gut 8% und gewann im Verlauf des Quartals weiter an Dynamik. Die Verkäufe in China bewegten sich trotz der nur moderaten wirtschaftlichen Dynamik erneut zweistellig im Plus. Dagegen lagen die Zulassungen in Westeuropa weiterhin unter dem Niveau des Vorjahres, ließen aber in den vergangenen Monaten zunehmend Anzeichen einer Marktstabilisierung erkennen. Insgesamt fiel der Rückgang mit knapp 4% deutlich geringer aus als noch im ersten Quartal, wobei die Bandbreite der Einzelmärkte von Großbritannien (+13%) bis Niederlande (-42%) beträchtlich war. Die Verkaufszahlen in Deutschland blieben weiterhin rückläufig, aber auch dort hat eine Stabilisierung der Nachfrage eingesetzt. Der japanische Markt verfehlte auch im zweiten Quartal das dank staatlicher Kaufanreize außergewöhnlich hohe Vorjahresniveau. Die Verkäufe in Russland und Indien lagen ebenfalls deutlich unter den Vorjahreswerten und spiegelten die zuletzt eher enttäuschende wirtschaftliche Entwicklung wider.

Die Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** entwickelte sich im zweiten Quartal in vielen Kernmärkten zwar weiterhin rückläufig, eine Bodenbildung ist aber inzwischen deutlich erkennbar. Der westeuropäische Markt war weiterhin geprägt von der schwachen Konjunktur; der Nachfragerückgang bewegte sich im Vergleich zum Vorjahr aber nur noch im einstelligen Bereich. Bereinigt um Saisoneinflüsse war im Vergleich zum Vorquartal sogar eine leichte Verbesserung der Nachfragesituation zu beobachten. In Nordamerika verfestigten sich trotz der anhaltenden Volatilität die Anzeichen einer Marktstabilisierung, auch wenn die Verkäufe noch unter dem Vorjahresniveau lagen. Der japanische Markt bewegte sich ebenfalls unter dem Volumen des Vorjahreszeitraums. Die Impulse des neuen Konjunkturprogramms machten sich bislang im Segment der mittelschweren und schweren Lkw nur ansatzweise bemerkbar. Eine Marktbelebung war in Japan dagegen in dem für Fuso wichtigen Segment der leichten Lkw zu beobachten. Der brasilianische Markt setzte seinen Erholungskurs fort und verzeichnete einen zweistelligen Zuwachs, obwohl die volkswirtschaftliche Entwicklung zuletzt hinter den Erwartungen zurückblieb. In Russland befand sich der Markt nach den jüngsten Schätzungen unter dem Vorjahresniveau, ebenso lagen die Lkw-Verkäufe in Indien im Minus. Dagegen drehte der weltgrößte Lkw-Markt China ins Plus und verzeichnete trotz der abnehmenden volkswirtschaftlichen Dynamik einen deutlich zweistelligen Nachfrageanstieg.

### Absatz im zweiten Quartal deutlich über Vorjahr

Im zweiten Quartal 2013 hat Daimler weltweit 605.800 Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 6% übertroffen.

**Mercedes-Benz Cars** erzielte im zweiten Quartal 2013 ein Rekordniveau beim Absatz. Insgesamt stiegen die Verkäufe der Pkw-Sparte um 9% auf 404.700 Einheiten. In einem volatilen europäischen Marktumfeld behauptete sich Mercedes-Benz Cars sehr gut und konnte in vielen Märkten Marktanteile hinzugewinnen. In Westeuropa stieg der Absatz um 5% auf 178.200 Einheiten. Im stark rückläufigen deutschen Markt setzte Mercedes-Benz Cars im zweiten Quartal 79.800 (i. V. 80.900) Einheiten ab. Mit 76.500 abgesetzten Fahrzeugen (+17%) war das Geschäftsfeld in den USA erfolgreicher als je zuvor. Auch in Russland (+26%) und Japan (+19%) wies Mercedes-Benz Cars eine sehr erfreuliche Entwicklung auf. In China stieg der Absatz auf 60.000 (i. V. 59.700) Fahrzeuge.

Der Absatz von **Daimler Trucks** lag mit 123.800 Einheiten im zweiten Quartal um 1% über dem Vorjahreswert. Dabei haben sich unsere Absätze in vielen Regionen besser als die Märkte entwickelt. In Westeuropa lag unser Absatz trotz eines deutlichen Marktrückgangs im mittleren und schweren Segment mit 14.300 Einheiten nur leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Dies bedeutet eine Marktanteilssteigerung auf 24,0% (i. V. 23,3%). In Osteuropa belastete die andauernde Kaufzurückhaltung insbesondere in der Türkei die Entwicklung des Lkw-Marktes. Dort konnten wir entgegen dem Trend 14% mehr Fahrzeuge absetzen als noch im Vorjahr und damit unseren Marktanteil auf 51,2% (i. V. 45,0%) ausbauen. Auch in der NAFTA-Region übertraf Daimler Trucks mit 34.900 (i. V. 34.600) verkauften Lkw das Vorjahresniveau, obwohl die Marktnachfrage nach Lkw der Klassen 6-8 deutlich schwächer war als im Vergleichszeitraum; der Marktanteil erhöhte sich auf 38,3% (i. V. 31,5%). Während sich der Markt in Lateinamerika weiterhin auf moderatem Erholungskurs bewegte, stieg unser Absatz dort um 57% auf 16.100 Einheiten. In Japan lagen unsere Absätze mit 8.800 Einheiten marktbedingt leicht unter dem Vorjahresniveau, während wir in Indien den Absatz im Zuge unseres Geschäftsaufbaus deutlich steigern konnten.

### 3.01

#### Absatz nach Geschäftsfeldern

	Q2 2013	Q2 2012	Veränd. in %
Daimler-Konzern	605.823	570.343	+6
Mercedes-Benz Cars	404.711	370.384	+9
Daimler Trucks	123.763	122.217	+1
Mercedes-Benz Vans	69.436	69.324	+0
Daimler Buses	7.913	8.418	-6

### 3.02

#### Umsatz nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q2 2013	Q2 2012	Veränd. in %
Daimler-Konzern	29.692	28.884	+3
Mercedes-Benz Cars	16.324	15.364	+6
Daimler Trucks	7.965	8.129	-2
Mercedes-Benz Vans	2.434	2.420	+1
Daimler Buses	934	1.016	-8
Daimler Financial Services	3.548	3.260	+9

**Mercedes-Benz Vans** hat im zweiten Quartal 2013 trotz eines schwierigen Marktumfelds in Westeuropa mit 69.400 (i. V. 69.300) Transportern der Modelle Sprinter, Vito, Viano, Vario und des im Herbst 2012 eingeführten Citan den Vorjahresabsatz leicht übertreffen können. In Westeuropa lag der Absatz mit 42.500 (i. V. 46.500) Einheiten deutlich unter dem Vorjahreswert. Dagegen setzten wir in Osteuropa, und hier insbesondere im Wachstumsmarkt Russland, mit 7.200 Einheiten deutlich mehr Transporter ab (+11%). Aufgrund der hohen Nachfrage nach der aktuellen Generation des Sprinter konnte die Transportersparte in Lateinamerika mit 5.200 Einheiten den Absatz gegenüber dem Vorjahr sogar mehr als verdoppeln. In den USA verzeichneten wir einen leichten Absatzzrückgang auf 6.100 (i. V. 6.300) Einheiten.

Der Absatz von **Daimler Buses** lag im zweiten Quartal 2013 mit 7.900 (i. V. 8.400) Bussen und Fahrgestellen unter dem Vorjahresvolumen; maßgeblich hierfür war insbesondere der erwartungsgemäß rückläufige Absatz in der NAFTA-Region aufgrund der Neuausrichtung des nordamerikanischen Geschäftssystems im Jahr 2012 und der Beendigung der Fertigung von Orion Bussen. In Westeuropa verzeichneten wir Zuwächse im Komplettbusgeschäft; entsprechend ist der Absatz in dieser Region um 8% auf 1.500 Einheiten gestiegen. In Lateinamerika lag der Absatz mit 4.500 (i. V. 4.700) Einheiten leicht unter Vorjahresniveau.

Bei **Daimler Financial Services** stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 10% auf 10,3 Mrd. €. Das Vertragsvolumen erreichte Ende Juni 81,4 Mrd. € und lag damit um 2% höher als zum Jahresende 2012. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Anstieg 4%. Weiterhin sehr erfreulich verlief auch das Versicherungsgeschäft.

Der **Umsatz** von Daimler lag im zweiten Quartal bei 29,7 Mrd. € und damit um 3% über dem Vorjahreswert. Bereinigt um Wechselkursveränderungen betrug der Umsatzanstieg 5%.

Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars erhöhte sich der Umsatz angesichts der Absatzerfolge bei den Kompaktwagen und SUVs um 6% auf 16,3 Mrd. €. Aufgrund des höheren Anteils der Kompaktwagen am Gesamtabsatz ist der Umsatzzuwachs etwas geringer ausgefallen als die Absatzsteigerung. Auch Daimler Trucks konnte beim Absatz zulegen; aufgrund negativer Wechselkurseffekte lag der Umsatz mit 8,0 (i. V. 8,1) Mrd. € allerdings unter dem Vorjahreswert. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans erreichte mit 2,4 Mrd. € das Vorjahresniveau, und Daimler Buses erzielte einen Umsatz von 0,9 (i. V. 1,0) Mrd. €.

#### Vorbemerkung:

Im Juni 2011 hat das IASB Änderungen an IAS 19 »Leistungen an Arbeitnehmer« veröffentlicht, die im Juni 2012 von der EU übernommen wurden. Die Änderungen an IAS 19 sind grundsätzlich mit retrospektiver Wirkung verpflichtend auf Abschlüsse für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Die berichteten Vorjahreswerte wurden insbesondere um die Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst. Weitere Informationen zu den Anpassungen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

## Ertragslage

Das EBIT des **Daimler-Konzerns** belief sich im zweiten Quartal 2013 auf 5.242 (i. V. 2.268) Mio. € und lag damit deutlich über dem Vorjahresniveau. ↗ 3.03

Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars hat sich die Absatzsteigerung im Wesentlichen aufgrund des veränderten Produkt-Mixes nicht vollständig im Ergebnis ausgewirkt. Zudem belastete die anhaltende Nachfrageschwäche insbesondere in Asien und in Westeuropa das Ergebnis von Daimler Trucks. Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses konnten im zweiten Quartal 2013 ihr Ergebnis verbessern, während das EBIT von Daimler Financial Services rückläufig war.

Das Ergebnis des zweiten Quartals war durch einen Ertrag im Zusammenhang mit der Neubewertung und der Veräußerung der verbliebenen EADS-Anteile in Höhe von insgesamt 3,2 Mrd. € positiv beeinflusst.

Die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen sowie Effekte infolge gestiegener Abzinsungsfaktoren führten im zweiten Quartal zu Erträgen in Höhe von 13 (i. V. Aufwendungen von 77) Mio. €. Zudem ergaben sich leicht positive Wechselkurseffekte.

Die in Tabelle ↗ 3.04 dargestellten Sonderfaktoren haben das EBIT im zweiten Quartal und in den ersten sechs Monaten 2013 und 2012 beeinflusst.

## 3.03

### EBIT nach Segmenten

in Millionen €	Q2 2013	Q2 2012 <sup>1</sup>	Veränd. in %	Q1-2 2013	Q1-2 2012 <sup>1</sup>	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	1.041	1.337	-22	1.501	2.567	-42
Daimler Trucks	434	524	-17	550	900	-39
Mercedes-Benz Vans	204	200	+2	285	367	-22
Daimler Buses	27	-59	.	-4	-164	.
Daimler Financial Services	319	338	-6	633	682	-7
Überleitung	3.217	-72	.	3.194	14	.
Daimler-Konzern	5.242	2.268	+131	6.159	4.366	+41

1 Die Vergleichszahlen wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst. Weitere Informationen zu den Anpassungen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

## 3.04

### Sonderfaktoren im EBIT

Werte in Millionen €	Q2 2013	Q2 2012	Q1-2 2013	Q1-2 2012
<b>Daimler Trucks</b>				
Personalanpassungen	-82	-	-95	-
<b>Daimler Buses</b>				
Neuausrichtung Geschäftssystem	-20	-46	-24	-82
<b>Überleitung</b>				
EADS – Neubewertung und Veräußerung des verbliebenen Anteils	3.209	-	3.209	-

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** erzielte im zweiten Quartal 2013 mit einem EBIT von 1.041 Mio. € ein Ergebnis unter dem Vorjahresniveau (i. V. 1.337 Mio. €). Die Umsatzrendite belief sich auf 6,4% (i. V. 8,7%). ↗ **3.03**

Die Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen auf das weitere Absatzwachstum vor allem in USA und Westeuropa zurückzuführen. Insbesondere im Kompaktwagensegment erzielten wir hohe Zuwachsraten. Zudem trugen positive Wechselkurseffekte zum Ergebnis bei. Ergebnisbelastungen entstanden unter anderem durch einen veränderten Modell-Mix. Darüber hinaus trugen insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit Produktattraktivierungen und für Kapazitätserweiterungen sowie Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge zum Ergebnisrückgang bei. In zunehmendem Umfang haben sich Effizienzmaßnahmen aus unserem Programm »Fit for Leadership« positiv auf das Ergebnis ausgewirkt.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Trucks** lag mit 434 Mio. € unter dem Vorjahresergebnis (i. V. 524 Mio. €). Die Umsatzrendite belief sich auf 5,4% (i. V. 6,4%). ↗ **3.03**

Eine leichte Belebung zeigte sich beim Absatz; positive Impulse kamen hierbei insbesondere aus der Markterholung in Brasilien. Die anhaltende Nachfrageschwäche in Asien und in Westeuropa, höhere Garantibelastungen und Wechselkurseffekte führten zu einem Ergebnisrückgang. Weiterhin entstanden Aufwendungen in Höhe von 82 Mio. € für Personalmaßnahmen im Rahmen eines Optimierungsprogramms in Deutschland und Brasilien. Die Effizienzmaßnahmen des Programms »Daimler Trucks #1« haben sich zunehmend positiv im Ergebnis niedergeschlagen.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im zweiten Quartal 2013 ein operatives Ergebnis von 204 (i. V. 200) Mio. €. Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 8,4% gegenüber 8,3% im Vorjahr. ↗ **3.03**

In einem Marktumfeld, das weiterhin von verhaltener Nachfrage und intensivem Wettbewerb in den europäischen Absatzmärkten geprägt war, lag der Absatz von Mercedes-Benz Vans im zweiten Quartal 2013 leicht über dem Niveau des Vorjahres. Veränderungen beim Produkt-Mix sowie Vorleistungen für neue Produkte einschließlich der Einführung des Sprinter Classic in Russland haben das Ergebnis belastet. Positiv haben sich eine bessere Preisdurchsetzung, niedrigere Materialkosten sowie geringere Garantiekosten ausgewirkt.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Buses** lag im zweiten Quartal bei 27 (i. V. -59) Mio. € und damit deutlich über dem Vorjahresquartal. Die Umsatzrendite belief sich auf 2,9% (i. V. -5,8%). ↗ **3.03**

Die Ergebnisentwicklung wurde durch Absatzzuwächse im europäischen Geschäftssystem und deutliche Effizienzfortschritte getragen. Im Vergleich zum Vorjahresquartal gingen die Aufwendungen für die Neuausrichtung des europäischen und amerikanischen Geschäftssystems auf 20 (i. V. 46) Mio. € zurück.

Mit einem Ergebnis von 319 Mio. € lag das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** im zweiten Quartal 2013 unter dem Ergebnis des Vorjahres (i. V. 338 Mio. €). ↗ **3.03**

Die Ergebnisentwicklung war vor allem auf niedrigere Zinsmargen zurückzuführen. Ein höheres Vertragsvolumen und niedrigere Kreditrisikokosten hatten einen positiven Ergebniseffekt.

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

Aus zentral verantworteten Sachverhalten sind Erträge in Höhe von 3.189 (i. V. Aufwendungen von 59) Mio. € entstanden.

Darin enthalten ist ein Sondereinfluss aus unserer ehemaligen Beteiligung an EADS in Höhe von 3.209 Mio. €. Anfang April schied Daimler aus der bisherigen EADS-Aktionärsvereinbarung aus. Durch den damit verbundenen Verlust des maßgeblichen Einflusses wurde die at-equity-Bilanzierung beendet. Hieraus ergab sich im zweiten Quartal 2013 ein Ertrag von 3.356 Mio. €. Am 17. April 2013 hat der Konzern seinen verbliebenen EADS-Anteil von rund 7,4% über ein beschleunigtes Platzierungsverfahren verkauft; infolge der Entwicklung des Kurses der EADS-Aktie zwischen dem 2. April 2013 und dem Tag des Verkaufs ergab sich im zweiten Quartal 2013 ein Aufwand von 184 Mio. €. Daimler hat darüber hinaus eine Vereinbarung mit Barabwicklung abgeschlossen, die es ermöglicht, bis zum Jahresende 2013 in begrenztem Umfang an einem möglichen Kursanstieg der EADS-Aktien zu partizipieren. Hieraus resultierte im zweiten Quartal 2013 ein Ertrag von 30 Mio. €. Darüber hinaus ist ein weiteres Ergebnis aus der at-equity-Bewertung in Höhe von 7 Mio. € enthalten. Weiterführende Informationen zum Abgang der EADS-Anteile im zweiten Quartal 2013 können unseren Erläuterungen in Anmerkung 8 des Konzernanhangs entnommen werden.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im zweiten Quartal 2013 ein Ertrag von 28 (i. V. Aufwendungen von 13) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** lag im zweiten Quartal mit -184 (i. V. -180) Mio. € auf dem Vorjahresniveau.

Die im zweiten Quartal 2013 ausgewiesenen **Ertragsteuern** von 475 Mio. € verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um 48 Mio. €. Der im Vergleich zum Vorsteuerergebnis relativ geringe Steueraufwand ist auf den im Zusammenhang mit der Neubewertung und der Veräußerung der EADS-Anteile entstandenen Ertrag zurückzuführen, der im Wesentlichen steuerfrei war.

Das **Konzernergebnis** erreichte 4.583 (i. V. 1.565) Mio. €. Dabei entfiel auf Minderheitsanteile ein Gewinn von 1.749 (i. V. 88) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 2.834 (i. V. 1.477) Mio. €; dies führte zu einem **Ergebnis je Aktie** von 2,65 (i. V. 1,39) €.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 1.068,4 (i. V. 1.066,4) Mio. Stück zugrunde gelegt.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2013 belief sich das EBIT von Daimler auf 6.159 (i. V. 4.366) Mio. €. ↗ 3.03

Im ersten Halbjahr verzeichnete das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars trotz eines Absatzanstiegs einen Ergebnismrückgang. Des Weiteren belasteten insbesondere der rückläufige Absatz bei Daimler Trucks sowie eine Veränderung des Produkt-Mixes bei Mercedes-Benz Vans das Ergebnis. Während sich das Ergebnis von Daimler Buses im ersten Halbjahr 2013 deutlich verbesserte, war das EBIT von Daimler Financial Services rückläufig.

Insbesondere der Ertrag im Zusammenhang mit der EADS-Transaktion in Höhe von insgesamt 3,2 Mrd. € hat das Ergebnis positiv beeinflusst.

Die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen sowie Effekte infolge gesunkener Abzinsungsfaktoren führten im ersten Halbjahr zu Aufwendungen von 34 (i. V. 247) Mio. €. Gegenläufig ergaben sich leicht positive Wechselkurseffekte.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** erzielte im ersten Halbjahr 2013 ein EBIT von 1.501 (i. V. 2.567) Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 4,9% (i. V. 8,5%). ↗ 3.03

Das Ergebnis im ersten Halbjahr war im Wesentlichen geprägt von einer Verschiebung in der regionalen Absatzstruktur sowie einem veränderten Modell-Mix. Darüber hinaus trugen insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit Produktattraktivierungen und für Kapazitätserweiterungen sowie Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge zum Ergebnismrückgang bei. Positive Einflüsse ergaben sich aus Wechselkurseffekten und aus Effizienzmaßnahmen.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** erreichte im ersten Halbjahr 2013 ein EBIT von 550 (i. V. 900) Mio. €; die Umsatzrendite lag bei 3,7% (i. V. 5,8%). ↗ 3.03

Der marktbedingte Absatz- und Umsatzrückgang in Asien, Westeuropa und NAFTA belastete in den ersten sechs Monaten des Jahres das Ergebnis; positive Impulse kamen aus der Nachfrageerholung in Brasilien. Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Geschäftsaufbau in Indien und China sowie höhere Garantibelastungen haben zum Ergebnismrückgang beigetragen. Weiterhin waren Aufwendungen in Höhe von 95 Mio. € infolge von Personalmaßnahmen im Rahmen eines Optimierungsprogramms in Deutschland und Brasilien zu verzeichnen. Die Effizienzmaßnahmen des Programms »Daimler Trucks #1« haben sich zunehmend im Ergebnis ausgewirkt.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erzielte im ersten Halbjahr 2013 ein EBIT von 285 (i. V. 367) Mio. €. Die Umsatzrendite betrug 6,4% (i. V. 8,1%). ↗ 3.03

Maßgeblich für diese Entwicklung waren insbesondere Veränderungen im Produkt-Mix. Darüber hinaus haben Vorleistungen für neue Produkte einschließlich der Einführung des Sprinter Classic in Russland das Ergebnis belastet. Positiv auf das Ergebnis haben sich eine bessere Preisdurchsetzung, niedrigere Materialkosten sowie geringere Garantiekosten ausgewirkt.

Das Geschäftsfeld **Daimler Buses** erzielte in den ersten sechs Monaten ein EBIT von -4 (i. V. -164) Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich entsprechend auf -0,2% (i. V. -9,4%). ↗ 3.03

Die Ergebnisentwicklung ist im Wesentlichen auf höhere Fahrstellabsätze in Lateinamerika sowie auf eine positive Geschäftsentwicklung in Europa zurückzuführen. Die Aufwendungen für die Restrukturierung des europäischen und amerikanischen Geschäftssystems belasteten das Ergebnis des ersten Halbjahres noch mit 24 (i. V. 82) Mio. €. Wechselkurseffekte hatten dagegen einen positiven Einfluss auf das Ergebnis.

Bei **Daimler Financial Services** blieb das Ergebnis in den ersten sechs Monaten des Jahres 2013 mit 633 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 682 Mio. €. ↗ 3.03

Die Ergebnisentwicklung war vor allem auf niedrigere Zinsmargen zurückzuführen. Ein höheres Vertragsvolumen und niedrigere Kreditrisikokosten hatten einen positiven Ergebniseffekt.

Sachverhalte, die in der **Überleitung** vom EBIT der Geschäftsfelder auf das EBIT des Konzerns enthalten sind, wirkten sich im ersten Halbjahr insgesamt mit 3.194 Mio. € positiv aus (i. V. 14 Mio. €).

Diese beinhalten insbesondere den Sondereinfluss aus unserer ehemaligen Beteiligung an EADS. Weiterführende Ausführungen hierzu können der Anmerkung 8 des Konzernanhangs entnommen werden.

Darüber hinaus sind Aufwendungen aus zentral verantworteten Sachverhalten in Höhe von unverändert 111 Mio. € berücksichtigt.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen entstand in den ersten sechs Monaten ein Ertrag von 62 (i. V. Aufwand von 25) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** lag im ersten Halbjahr 2013 bei -341 (i. V. -285) Mio. €. Der Anstieg der sonstigen Zinsaufwendungen stand insbesondere im Zusammenhang mit dem Vorhalten einer höheren Brutto-Liquidität bei gleichzeitig gestiegenen Finanzierungsverbindlichkeiten. Durch das deutlich niedrigere Niveau der Anlagezinsen gegenüber den Refinanzierungskosten wurde das sonstige Zinsergebnis im Vergleich zum Vorjahr negativ beeinflusst. Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen erhöhten sich dagegen im Vergleich zum Vorjahr nur leicht.

Die im ersten Halbjahr 2013 ausgewiesenen **Ertragsteuern** von 671 Mio. € verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um 420 Mio. €. Der im Vergleich zum Vorsteuerergebnis relativ geringe Steueraufwand ist auf den im Zusammenhang mit der Neubewertung und der Veräußerung der EADS-Anteile entstandenen Ertrag zurückzuführen, der im Wesentlichen steuerfrei war.

Das **Konzernergebnis** verbesserte sich in den ersten sechs Monaten 2013 auf 5.147 (i. V. 2.990) Mio. €. Der auf **Minderheitsanteile** entfallende Gewinn betrug 1.777 (i. V. 166) Mio. €. Auf die **Aktionäre der Daimler AG** entfiel ein Konzernergebnis von 3.370 (i. V. 2.824) Mio. €. Das **Ergebnis je Aktie** erhöhte sich auf 3,16 (i. V. 2,65) €.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 1.068,0 (i. V. 1.066,4) Mio. Stück zugrunde gelegt.

## Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** [↗ 3.05](#) stieg im ersten Halbjahr 2013 um 1,5 Mrd. € auf 1,6 Mrd. €. Im Anstieg des Konzernergebnisses vor Steuern sind die zahlungsunwirksamen Effekte aus der Neubewertung der EADS-Aktien in Höhe von 3,4 Mrd. € enthalten. Aus der Entwicklung des Working Capital ergaben sich positive Einflüsse. Diese resultieren aus dem höheren Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, während der Vorratsaufbau leicht über dem Vorjahresniveau lag. Das Wachstum im Neugeschäft aus der Leasing- und Absatzfinanzierung lag unter dem hohen Niveau des Vorjahreszeitraumes. Zudem wirkten niedrigere Steuerzahlungen.

### 3.05

#### Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

in Millionen €	Q1-2 2013	Q1-2 2012	Veränderung
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang</b>	<b>10.996</b>	9.576	1.420
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	<b>1.570</b>	39	1.531
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	<b>-2.716</b>	-3.915	1.199
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	<b>1.807</b>	6.355	-4.548
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	<b>-50</b>	39	-89
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende</b>	<b>11.607</b>	12.094	-487

### 3.06

#### Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1-2 2013	Q1-2 2012	Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	<b>3.430</b>	2.722	708
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	<b>-2.640</b>	-3.322	682
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	<b>1.639</b>	-363	2.002
Übrige Anpassungen	<b>-127</b>	-9	-118
<b>Free Cash Flow des Industriegeschäfts</b>	<b>2.302</b>	-972	3.274

### 3.07

#### Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	30.06.2013	31.12.2012	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	<b>10.691</b>	9.887	804
Verzinsliche Wertpapiere	<b>5.452</b>	3.841	1.611
<b>Liquidität</b>	<b>16.143</b>	13.728	2.415
Finanzierungsverbindlichkeiten	<b>-4.948</b>	-2.883	-2.065
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	<b>131</b>	663	-532
<b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>	<b>-4.817</b>	-2.220	-2.597
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>11.326</b>	11.508	-182

### 3.08

#### Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	30.06.2013	31.12.2012	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	<b>11.607</b>	10.996	611
Verzinsliche Wertpapiere	<b>7.263</b>	5.598	1.665
<b>Liquidität</b>	<b>18.870</b>	16.594	2.276
Finanzierungsverbindlichkeiten	<b>-78.395</b>	-76.251	-2.144
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	<b>133</b>	665	-532
<b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>	<b>-78.262</b>	-75.586	-2.676
<b>Netto-Verschuldung</b>	<b>-59.392</b>	-58.992	-400

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ↗ 3.05 ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 2,7 (i. V. 3,9) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus den Zahlungsströmen im Zusammenhang mit den durchgeführten Käufen und Verkäufen von Unternehmensanteilen. Im ersten Halbjahr 2013 wirkten der Verkauf der restlichen Anteile an der EADS (2,2 Mrd. €) sowie die Kapitalerhöhung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) und führten insgesamt zu einem Einzahlungsüberschuss, wohingegen im Vorjahreszeitraum die getätigten Käufe die Verkäufe deutlich überstiegen. Deutlich höhere Mittelabflüsse (netto) ergaben sich aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren. Die leicht rückläufigen Sachinvestitionen wurden durch die gestiegenen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte kompensiert.

Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ↗ 3.05 resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 1,8 (i. V. 6,4) Mrd. €. Diese Veränderung resultierte nahezu ausschließlich aus dem Rückgang der Finanzierungsverbindlichkeiten (netto). Gegenläufig waren niedrigere Dividendenzahlungen an die Minderheitsgesellschafter von Tochtergesellschaften zu verzeichnen.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2012 einschließlich der Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 0,6 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, wurde um 2,3 Mrd. € auf 18,9 Mrd. € erhöht.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ 3.06, dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist.

Die übrigen Anpassungen betreffen Zugänge an Sachanlagen, die dem Konzern aufgrund der Ausgestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge als wirtschaftlichem Eigentümer zuzuordnen sind. Weiterhin werden Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler herausgerechnet. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Erwerbe von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften hinzugerechnet.

Der Free Cash Flow belief sich im ersten Halbjahr 2013 auf 2,3 Mrd. €.

Den positiven Ergebnisbeiträgen der automobilen Geschäftsfelder stand ein Anstieg im Working Capital als Saldo aus der Veränderung der Vorräte, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 0,6 Mrd. € gegenüber. Positive Effekte resultierten aus dem Verkauf von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von Gesellschaften des Industriegeschäfts an Daimler Financial Services. Belastend wirkten hohe Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie die Kapitalerhöhung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). Zudem war der Free Cash

des Industriegeschäfts positiv beeinflusst durch den Mittelzufluss aus dem Verkauf der restlichen Anteile an der EADS. Darüber hinaus verminderten Ertragsteuerzahlungen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** ↗ 3.07 errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere abzüglich des währungs-gesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

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

Die Nettoliquidität des Industriegeschäfts lag mit 11,3 Mrd. € leicht unter dem Niveau des 31. Dezember 2012. Der positive Free Cash Flow des Industriegeschäfts und die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG für das Geschäftsjahr 2012 haben sich weitgehend ausgeglichen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Nettoverschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2012 um 0,4 Mrd. € erhöht. ↗ 3.08

Der Daimler-Konzern hat die günstigen Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten im ersten Halbjahr 2013 zur **Refinanzierung** genutzt. Im ersten Halbjahr sind Daimler aus der Emission von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 6,7 (i. V. 9,7) Mrd. € zugeflossen; die Abflüsse aus fälligen Anleihen betragen 3,0 (i. V. 4,2) Mrd. €.

## Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2012 von 163,1 Mrd. € auf 167,3 Mrd. € an; währungsbereinigt ist ein Anstieg von 6,8 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 86,5 (i. V. 85,5) Mrd. € auf das Finanzdienstleistungsgeschäft; dies entspricht wie im Vorjahr 52% aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf das gestiegene Finanzdienstleistungsgeschäft sowie auf eine höhere Liquidität (Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und verzinsliche Wertpapiere) und einen gestiegenen Vorratsbestand zurückzuführen. Der Verkauf der Anteile an der EADS führt zu einem Rückgang bei den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen. Auf der Passivseite sind insbesondere höhere Finanzierungsverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie ein gestiegenes Eigenkapital zu verzeichnen. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 43% über dem Niveau des Vorjahres (41%). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme beträgt 37% (i. V. 36%).

### 3.09

#### Verkürzte Konzernbilanz

in Millionen €	30.06.2013	31.12.2012 <sup>1</sup>	Veränd. in %
<b>Aktiva</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	9.211	8.885	+4
Sachanlagen	20.820	20.599	+1
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	76.431	75.118	+2
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	2.907	4.304	-32
Vorräte	19.246	17.720	+9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.884	7.543	+5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.607	10.996	+6
Verzinsliche Wertpapiere	7.263	5.598	+30
Übrige finanzielle Vermögenswerte	6.118	5.960	+3
Sonstige Vermögenswerte	5.801	6.339	-8
<b>Summe Aktiva</b>	<b>167.288</b>	<b>163.062</b>	<b>+3</b>
<b>Passiva</b>			
Eigenkapital	40.072	39.330	+2
Rückstellungen	24.132	24.474	-1
Finanzierungsverbindlichkeiten	78.395	76.251	+3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.381	8.832	+18
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.000	8.449	-5
Sonstige Schulden	6.308	5.726	+10
<b>Summe Passiva</b>	<b>167.288</b>	<b>163.062</b>	<b>+3</b>

<sup>1</sup> Die Vergleichszahlen wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst. Weitere Informationen zu den Anpassungen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** in Höhe von 9,2 (i. V. 8,9) Mrd. € beinhalten 7,3 Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten sowie 0,7 Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfiel ein Anteil von 67% auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 26% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die Investitionen in **Sachanlagen** lagen über den Abschreibungen; damit stiegen die Sachanlagen auf 20,8 (i. V. 20,6) Mrd. €. Im ersten Halbjahr 2013 wurden insgesamt 2,1 Mrd. € schwerpunktmäßig an deutschen Standorten für den Anlauf neuer Produkte und die Erweiterung der Kapazitäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** stiegen auf insgesamt 76,4 (i. V. 75,1) Mrd. € an. Der Wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 2,8 Mrd. € war durch das gestiegene Neugeschäft aufgrund des hohen Absatzvolumens der automobilen Geschäftsfelder bedingt. Der Anteil an der Bilanzsumme liegt nahezu unverändert bei 46%.

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** in Höhe von 2,9 (i. V. 4,3) Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte unserer Beteiligungen an der Rolls-Royce PSH, den chinesischen Joint Ventures Beijing Foton Daimler Automotive für das Lkw-Geschäft und Beijing Benz Automotive im Pkw-Bereich sowie Kamaz. Der Rückgang steht vor allem in Zusammenhang mit der Auflösung des Aktionärspakts und des Verlusts des maßgeblichen Einflusses an der EADS im April 2013.

Die **Vorräte** stiegen um 1,5 Mrd. € auf 19,2 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 12% (i. V. 11%). Die Einführung neuer Modelle insbesondere im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars führten zu einem Anstieg der Fertigen Erzeugnisse um 1,1 Mrd. € auf 14,4 Mrd. €.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** haben sich um 0,3 Mrd. € auf 7,9 Mrd. € erhöht.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** stiegen gegenüber dem Jahresende 2012 um 0,6 Mrd. € auf 11,6 Mrd. € an.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2012 von 5,6 Mrd. € auf 7,3 Mrd. € erhöht. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen grundsätzlich ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** stiegen um 0,2 Mrd. € auf 6,1 Mrd. € an. Sie bestehen vor allem aus Beteiligungen unter anderem an Renault und Nissan, aus derivativen Finanzinstrumenten sowie Krediten und sonstigen Forderungen an Dritte. Der Anstieg spiegelt insbesondere die Kursentwicklung der Anteile an Renault und Nissan wider.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** in Höhe von 5,8 (i. V. 6,3) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2012 um 0,7 Mrd. € auf 40,1 Mrd. €. Dem positiven Konzernergebnis in Höhe von 5,1 Mrd. € stand im Wesentlichen die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2012 an die Aktionäre der Daimler AG in Höhe von 2,3 Mrd. € gegenüber. Darüber hinaus verminderte sich durch die Übertragung der EADS-Anteile an die Dedalus-Investoren das Konzern-eigenkapital ergebnisneutral um 2,4 Mrd. €. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital stieg auf 39,4 (i.V. 37,9) Mrd. €.

Die **Eigenkapitalquote** lag bei 24,0% (i. V. 22,7%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 41,4% (i. V. 39,8%). Die Eigenkapitalquoten zum 31. Dezember 2012 sind um die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2012 bereinigt.

Die **Rückstellungen** sind auf 24,1 (i. V. 24,5) Mrd. € gesunken; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 14% leicht unter dem Vorjahr. Sie umfassen insbesondere die Pensionsverpflichtungen (11,0 Mrd. €) sowie die Verpflichtungen für Produktgarantien (4,9 Mrd. €), für den Personal- und Sozialbereich (2,6 Mrd. €) und für Ertragsteuern (1,7 Mrd. €).

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** stiegen um 2,1 Mrd. € auf 78,4 Mrd. € an. Der wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 3,6 Mrd. € ist im Wesentlichen auf das wachsende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 49% auf Anleihen, 25% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 15% auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie 7% auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert aufgrund des unterjährigen Produktionsverlaufs auf 10,4 (i. V. 8,8) Mrd. € erhöht.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** gingen um 0,4 Mrd. € auf 8,0 Mrd. € zurück. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, erhaltene Kauttionen und Verbindlichkeiten aus der Personalabrechnung sowie die derivativen Finanzinstrumente und Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Sonstigen Schulden** in Höhe von 6,3 (i. V. 5,7) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz [↗ 5.03](#), der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [↗ 5.04](#) sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang entnommen werden.

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen als Differenz zwischen dem Barwert der Pensionsverpflichtungen und dem Marktwert der Fondsvermögen lag zum 30. Juni 2013 bei -9,6 Mrd. € gegenüber -9,7 Mrd. € zum 31. Dezember 2012. Am Bilanzstichtag betragen die Pensionsverpflichtungen des Konzerns 23,5 Mrd. € gegenüber 23,9 Mrd. € im Vorjahr. Der Rückgang resultierte insbesondere aus dem Anstieg der Abzinsungsfaktoren vor allem für die deutschen und US-amerikanischen Pläne. Als Folge hieraus reduzierten sich die im Eigenkapital in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungs-

mathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen um 0,6 Mrd. € vor Steuern. Der Stand der Fondsvermögen zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen reduzierte sich zum 30. Juni 2013 von 14,2 Mrd. € auf 13,9 Mrd. €. Weitergehende Informationen zu Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen können der Anmerkung 12 des Konzernanhangs entnommen werden.

### Investitions- und Forschungstätigkeit

Der Daimler-Konzern hat im ersten Halbjahr 2,1 (i. V. 2,4) Mrd. € in Sachanlagen investiert. Der größte Anteil entfiel mit 1,6 (i. V. 1,7) Mrd. € auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen lag bei der Produktionsvorbereitung neuer Modelle, insbesondere der neuen S-Klasse sowie den Nachfolgemodellen der aktuellen C-Klasse und des smart. Außerdem haben sich darin auch die Ausgaben für den weiteren Ausbau unserer internationalen Produktions- und Komponentenwerke niedergeschlagen.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Daimler-Konzerns beliefen sich im ersten Halbjahr auf 2,7 (i. V. 2,8) Mrd. €; davon wurden 0,7 (i. V. 0,7) Mrd. € aktiviert. Rund zwei Drittel der Forschungs- und Entwicklungsleistungen wurden im Segment Mercedes-Benz Cars erbracht. Diese stehen in erster Linie im Zusammenhang mit den Vorleistungen für die Erneuerung bestehender und die Entwicklung neuer Modelle sowie die Weiterentwicklung von Antriebs- und Sicherheitstechnologien.

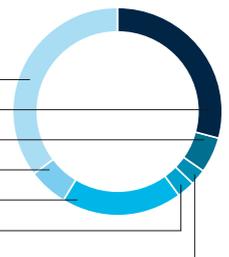
### Mitarbeiter

Zum Ende des zweiten Quartals 2013 waren bei Daimler weltweit 276.044 (i. V. 273.749) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 167.926 (i. V. 166.477) in Deutschland tätig; 21.555 (i. V. 22.137) waren es in den USA, 14.348 (i. V. 14.712) in Brasilien und 11.404 (i. V. 11.417) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren zum Ende des zweiten Quartals 1.834 (i. V. 2.374) Beschäftigte tätig. Der Belegschaftsrückgang in China resultiert aus der Integration der Vertriebsorganisationen im Pkw-Bereich in einer nicht konsolidierten Joint-Venture-Gesellschaft. Außerdem werden in Südafrika Mitarbeiter in Vertriebsfunktionen, die bisher dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars zugeordnet waren, nun innerhalb der Vertriebsorganisation berichtet.

## 3.10

### Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

Daimler-Konzern	276.044
Mercedes-Benz Cars	97.743
Daimler Trucks	80.851
Mercedes-Benz Vans	15.252
Daimler Buses	16.196
Vertrieb Fahrzeuge	51.748
Daimler Financial Services	7.902
Sonstige	6.352



## Wichtige Ereignisse

### Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand

Die Hauptversammlung der Daimler AG hat am 10. April 2013 Andrea Jung als Nachfolgerin für das ausscheidende Mitglied Lynton R. Wilson in den Aufsichtsrat gewählt. Frau Jung ist bis zum Ende der Hauptversammlung 2018 als Mitglied des Kontrollgremiums der Daimler AG gewählt.

Die Hauptversammlung der Daimler AG hat außerdem die Amtszeiten von Sari Baldauf und Dr. Jürgen Hambrecht als Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat um jeweils fünf Jahre verlängert.

Am 13. März 2013 wurden zudem die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat neu gewählt. Anstelle der bisherigen Mitglieder Ansgar Osseforth und Uwe Werner wurden Elke Tönjes-Werner und Wolfgang Nieke neu gewählt. Als Gewerkschaftsvertreterin wird künftig Sabine Maaßen anstelle von Dr. Thomas Klebe im Aufsichtsrat vertreten sein. Dr. Frank Weber wird in der neuen Aufsichtsratsperiode anstelle von Prof. Dr. Heinrich Flegel die leitenden Angestellten repräsentieren. Die Wahl wurde mit Ablauf der Hauptversammlung am 10. April 2013 wirksam.

Zum 1. April 2013 übernahm Andreas Renschler das Vorstandsressort Produktion und Einkauf Mercedes-Benz Pkw & Mercedes-Benz Vans. Gleichzeitig übernahm Dr. Wolfgang Bernhard das Vorstandsressort Daimler Trucks.

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat in seiner Sitzung am 24. April den Vertrag von Dr. Christine Hohmann-Dennhardt bis zum 28. Februar 2017 verlängert. Dr. Christine Hohmann-Dennhardt ist seit 16. Februar 2011 Vorstandsmitglied der Daimler AG und in dieser Funktion verantwortlich für das Ressort Integrität und Recht.

### Daimler verkauft verbleibenden EADS-Anteil

Am 27. März 2013 hat die außerordentliche Hauptversammlung der EADS einer neuen Führungs- und Aktionärsstruktur zugestimmt. Anschließend wurde am 2. April 2013 der im Jahr 2000 geschlossene Aktionärspakt aufgelöst und durch einen neuen Aktionärspakt ohne Beteiligung von Daimler ersetzt. Gleichzeitig wurden die bisher von Daimler gehaltenen, aber wirtschaftlich den Dedalus-Investoren zustehenden EADS-Aktien an die Dedalus-Investoren übertragen. Mit der Auflösung des bisherigen Aktionärspakts hat Daimler seinen maßgeblichen Einfluss bei EADS verloren. Durch den Verlust des maßgeblichen Einflusses beziehungsweise durch die Übergabe der EADS-Aktien an die Dedalus-Investoren erfolgte am 2. April eine ergebniswirksame Neubewertung der EADS-Aktien mit dem aktuellen, höheren Börsenkurs der EADS.

Am 17. April 2013 hat Daimler seinen verbleibenden EADS-Anteil von rd. 7,4% über ein beschleunigtes Platzierungsverfahren mit einem Angebotspreis von 37 € je EADS-Aktie verkauft. Die Neubewertung und der Verkauf der EADS-Anteile führten im zweiten Quartal 2013 zu einem Ertrag im Konzern-EBIT von insgesamt 3,2 Mrd. €, von dem 1,7 Mrd. € auf die Dedalus-Investoren entfallen. Aus dem Verkauf ergab sich für Daimler ein Zahlungsmittelzufluss von 2,2 Mrd. €. Nach Abschluss der Transaktion hält Daimler keine Anteile mehr an EADS. Der Konzern hat darüber hinaus mit Goldman Sachs und Morgan Stanley jeweils eine Vereinbarung mit Barabwicklung abgeschlossen, die es ermöglicht, bis zum Jahresende 2013 in begrenztem Umfang an einem möglichen Kursanstieg der EADS-Aktien zu partizipieren. Vgl. S. 10.

### Zusätzlicher Standort für die Montage von Getrieben

Der Vorstand der Daimler AG hat entschieden, das Powertrain-Produktionsnetzwerk von Mercedes-Benz Cars auszubauen. Geplant ist der Aufbau zusätzlicher Kapazitäten für die Montage von Getrieben bei der rumänischen Daimler-Tochtergesellschaft Star Transmission. Für die Produktion einer neuen Generation von Automatikgetrieben sollen in Rumänien über 280 Mio. € investiert werden. Insgesamt sind dort Investitionen von mehr als 300 Mio. € geplant.

## Risikobericht

Die Geschäftsfelder von Daimler sind einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Im Hinblick auf die bestehenden Chancen und Risiken verweisen wir auf die im Geschäftsbericht zum 31. Dezember 2012 auf den Seiten 125 bis 132 und auf der Seite 137 getroffenen Aussagen sowie auf die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Lageberichts.

Zu Beginn des zweiten Halbjahres 2013 bestehen für die Weltwirtschaft weiterhin teilweise markante konjunkturelle Risiken, so zum Beispiel in der Europäischen Währungsunion. Auch wenn sich hier inzwischen abzeichnet, dass sich die wirtschaftliche Lage stabilisiert und sogar leichte Zuwächse möglich sind, kann die Staatsschuldenkrise jederzeit wieder ausbrechen. Entscheidend wird dabei unter anderem sein, ob die Reform- und Konsolidierungsbemühungen weiter fortgesetzt werden und ob die soziale Stabilität gerade angesichts hoher Arbeitslosenzahlen aufrechterhalten werden kann. Ein weiteres Risiko besteht in den schwer vorhersehbaren Auswirkungen einer Einschränkung der expansiven Geldpolitik, für die als erstes die amerikanische Notenbank in Frage kommt. Die jüngsten Unsicherheiten an den Finanzmärkten haben mehr als deutlich gemacht, wie sensibel die Märkte derzeit noch sind. In den USA gibt es darüber hinaus weiterhin fiskalpolitische Hürden, die eine Einigung der politischen Parteien erforderlich machen. Ein beträchtliches Risiko für die Weltwirtschaft bestünde, wenn sich die gegenwärtige Wachstumsverlangsamung in den Schwellenländern fortsetzen oder gar verschärfen würde. Dies gilt vor allem für die chinesische Wirtschaft, die den schwierigen Übergang von einer zu sehr auf Krediten und Investitionen basierenden hin zu einer mehr konsumgestützten Volkswirtschaft sucht. Nahezu unvermindert sind die geopolitischen Spannungen im Nahen und Mittleren Osten, was sich insbesondere in einer hohen Preisvolatilität an den Rohstoffmärkten, vor allem beim Rohöl, bemerkbar macht. Auch die Spannungen auf der koreanischen Halbinsel sowie die Unruhen in der Türkei und Brasilien geben Anlass für Unsicherheit. Trotz der erwähnten möglichen Verringerung der geldpolitischen Expansion ist weiterhin zu viel Liquidität im System, die angesichts der eher unterdurchschnittlich wachsenden Weltwirtschaft zu spekulativen Blasen und damit Überhitzungen führen kann.

Nach der EU-Richtlinie 2006/40/EG erhalten seit dem 1. Januar 2011 nur diejenigen Fahrzeuge eine Typgenehmigung, deren Klimaanlage mit einem Kältemittel befüllt sind, das bestimmte Kriterien hinsichtlich Klimafreundlichkeit erfüllt. Für die Einführung in jedes Neufahrzeug sieht die Richtlinie einen Einführungszeitraum bis zum 31.12.2016 vor. Mercedes-Benz hatte für seine neuen Fahrzeugmodelle ursprünglich den frühestmöglichen Einsatz des entsprechenden Kältemittels (R1234yf) geplant und wollte daher diesen Übergangszeitraum nicht nutzen. Aufgrund der im Sommer 2012 von Mercedes-Benz identifizierten Sicherheitsrisiken sieht Daimler jedoch vom Einsatz des neuen Kältemittels R1234yf in seinen Fahrzeugen ab. Sowohl die Mercedes-Benz A- und B-Klasse als auch die CLA-Klasse und der SL besitzen eine gültige Typzulassung vom Kraftfahrtbundesamt. Diese gilt grundsätzlich europaweit und ist in allen europäischen Märkten behördlich registriert. Lediglich die zuständige französische Behörde (SIV France) hat den formalen Akt der Registrierung zurzeit noch nicht umgesetzt. In Folge dessen können die oben genannten Modelle von Mercedes-Benz in Frankreich mit einem Produktionsdatum nach dem 12. Juni

2013 vorübergehend nicht zugelassen werden. Wir sind in Gesprächen mit allen relevanten Institutionen, um eine schnelle Klärung der Situation herbeizuführen. Sollte uns dieses nicht zeitnah gelingen, sind negative Auswirkungen auf Absatz sowie Umsatz und Ergebnis nicht auszuschließen.

## Ausblick

Zu Beginn des zweiten Halbjahres sind die Aussichten weiterhin intakt, dass die **Weltwirtschaft** ihren Aufwärtstrend fortsetzen wird. Auch wenn einige Frühindikatoren wie beispielsweise das Geschäfts- und Konsumklima oder Auftragseingänge noch immer recht volatil sind und damit keine eindeutigen Signale abgeben, hat sich das globale Konjunkturmodell insgesamt bestätigt. Für die nächsten Quartale ist aus Sicht der meisten Analysten zunächst mit einer leichten Belebung zu rechnen, die sich im nächsten Jahr beschleunigen sollte. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung sind dabei diesmal auch die Industrieländer, allen voran die USA und Japan. In den USA hat sich schon im bisherigen Jahresverlauf der private Konsum besser entwickelt als es die fiskalischen Belastungen hätten erwarten lassen. Hinzu kommen solide Beschäftigungszuwächse, ein unterstützender Immobilienmarkt und wieder anziehende Investitionen. In Japan sollte die Anschubwirkung der expansiven Maßnahmen auch in den nächsten Monaten weiter anhalten. Sofern es zu keiner neuerlichen Eskalation der europäischen Staatsschuldenkrise kommt, sprechen die aktuellen Entwicklungen für eine zaghafte Belebung der Konjunktur in der Eurozone. Aber auch wenn sich in den nächsten beiden Quartalen jeweils ein kleiner Zuwachs ergeben sollte, wird die gesamtwirtschaftliche Leistung der Europäischen Währungsunion im Gesamtjahr 2013 unter dem Vorjahresniveau bleiben. Die Wachstumsaussichten für eine Vielzahl von Schwellenländern haben sich zur Jahresmitte etwas eingetrübt. So wird zum Beispiel für die chinesische Wirtschaft kein Wachstum mehr von über 8% angenommen, sondern die Erwartungen bewegen sich inzwischen eher in Richtung 7,5%. Auch für Brasilien, Russland und Indien liegen die Wachstumsaussichten mittlerweile rund einen halben Prozentpunkt niedriger als noch zum Jahresanfang. Dennoch bleiben die Schwellenländer mit einem gesamtwirtschaftlichen Plus von rund 4,5% deutlich wachstumsstärker als die Industrieländer, die insgesamt nur wenig mehr als 1% erreichen dürften. Für die Weltwirtschaft würde sich damit 2013 ähnlich wie im Vorjahr ein Plus von etwa 2,5% ergeben. Unübersehbar bleibt aber auch, dass die Weltwirtschaft noch keineswegs auf stabilem Pfad unterwegs ist und damit besonders anfällig für externe Störungen bleibt.

Für die **weltweite Pkw-Nachfrage** ist aus heutiger Sicht für das laufende Jahr weiterhin mit einem Zuwachs in einer Größenordnung von 2 bis 4% zu rechnen. Dieses Wachstum wird dabei überwiegend vom anhaltend robusten Nachfrageanstieg in den USA und vom weiterhin deutlich expandierenden chinesischen Markt bestimmt werden. Zwar dürfte sich die Wachstumsrate im US-Markt nur noch im einstelligen Bereich bewegen, mit deutlich über 15 Mio. Einheiten wird aber voraussichtlich das höchste Zulassungsniveau seit sechs Jahren erzielt. Der Zuwachs im chinesischen Markt dürfte trotz der moderateren volkswirtschaftlichen Dynamik etwas höher ausfallen als im Vorjahr. Im westeuropäischen Markt scheint der Tiefpunkt der Pkw-Nachfrage inzwischen durchschritten, und für das zweite Halbjahr ist von einer allmählichen Verbesserung der Marktsituation auszugehen. Aufgrund des weiterhin schwachen gesamtwirt-

schaftlichen Umfelds wird für das Gesamtjahr aber weiterhin ein erkennbarer Rückgang erwartet. Der deutsche Pkw-Markt sollte im weiteren Jahresverlauf eine ähnliche Entwicklung aufweisen, wird im Gesamtjahr aber ebenfalls spürbar unter dem Vorjahresniveau liegen. Ein Rückgang ist auch für den japanischen Markt zu erwarten, was vor allem auf das Vorjahresniveau zurückzuführen ist, das wegen staatlicher Kaufanreize außergewöhnlich hoch war. Für die Pkw-Märkte in den großen Schwellenländern sind die Wachstumsperspektiven abgesehen von China insgesamt eher ungünstig. In Indien ist nur noch mit einem Verkaufsvolumen in etwa auf dem Vorjahresniveau zu rechnen. Für den russischen Markt dürfte das Erreichen des Vorjahresvolumens sogar die Obergrenze darstellen, ein moderater Marktrückgang ist aus heutiger Sicht nicht mehr auszuschließen.

Bei der **weltweiten Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw** ist für das Jahr 2013 nach derzeitigem Stand mit einem leichten Zuwachs zu rechnen. Dieser hängt aber ganz entscheidend von der Entwicklung des weltgrößten Marktes China ab. Dort kam zuletzt eine spürbare Erholung der Nachfrage in Gang, die sich in den kommenden Monaten fortsetzen sollte. Die weiterhin eher moderate konjunkturelle Entwicklung birgt aber mit Blick auf die bevorstehende Marktentwicklung gewisse Unsicherheiten. In Nordamerika erwarten wir eine Nachfrigestabilisierung. Von einem deutlichen Aufwärtstrend im zweiten Halbjahr ist aus heutiger Sicht jedoch nicht auszugehen. Für das Gesamtjahr erwarten wir daher weiterhin einen Marktrückgang von bis zu 5%. Für den europäischen Lkw-Markt rechnen wir im weiteren Jahresverlauf mit einer moderaten Belegung; für das Gesamtjahr ist aber angesichts des weiterhin schwachen wirtschaftlichen Umfelds mit einem Rückgang von rund 5% zu rechnen. Das Ausmaß möglicher Vorzieheffekte vor der Einführung der Euro-VI-Abgasnorm im kommenden Jahr ist derzeit noch schwer einzuschätzen. Dieser Sondereffekt könnte den Markt zum Jahresende hin noch positiv beeinflussen. In Japan dürfte das Marktvolumen um bis zu 5% unter dem Niveau des Vorjahres liegen, wobei die Auswirkungen des neuen Konjunkturprogramms der japanischen Regierung auf den Markt für mittelschwere und schwere Lkw nach wie vor schwer abzuschätzen sind. Für den brasilianischen Markt ist trotz der verringerten volkswirtschaftlichen Wachstumsperspektiven von einer fortgesetzten Markterholung und einem Zuwachs um bis zu 10% auszugehen. Der russische Markt hat inzwischen wieder annähernd das Vorkrisenniveau erreicht und dürfte im Jahr 2013 dieses Niveau bestenfalls beibehalten. In Indien ist aufgrund der weiterhin unterdurchschnittlichen wirtschaftlichen Dynamik mit einem Rückgang der Lkw-Nachfrage zu rechnen.

Nach einer schwachen Entwicklung im europäischen **Transportermarkt** im ersten Halbjahr 2013 rechnen wir für die weiteren Quartale des laufenden Jahres mit einer schrittweisen Nachfragebelegung, sodass wir für das Gesamtjahr von einem Rückgang von rund 5% ausgehen. Dabei dürfte insbesondere die Nachfrage in den südeuropäischen Ländern schwach bleiben. Positiv ist der Ausblick für die USA: Dort gehen wir von einem weiteren Anstieg des Marktes für große Transporter aus. In Lateinamerika dürfte der Markt für große Transporter nach dem deutlichen Rückgang im Vorjahr wieder zulegen. In China rechnen wir für den von uns adressierten Markt mit einer leichten Erholung.

Bei den **Bussen** erwarten wir für Westeuropa ein Marktvolumen in der Größenordnung des Vorjahres. In Lateinamerika dürfte die Busnachfrage nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2012 wieder moderat zulegen. Dabei sollte sich der Markt für Busse in Brasilien mittelfristig auch im Hinblick auf die anstehende Fußball-Weltmeisterschaft 2014 und die Olympischen Spiele 2016 beleben.

Auf Basis der Planungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2013 weiter gesteigert werden kann.

**Mercedes-Benz Cars** geht den Weg der Offensive »Mercedes-Benz 2020« konsequent weiter. Zahlreiche Modellwechsel und neue Produkte sollten dafür sorgen, dass das Geschäftsfeld im Jahr 2013 beim Absatz einen neuen Rekordwert erreichen wird. Einen großen Beitrag zum Absatzwachstum werden voraussichtlich die neuen Modelle im volumenstarken Kompaktwagensegment leisten. Nach dem sehr erfolgreichen Start der A-Klasse und der B-Klasse ist seit Mitte April 2013 mit dem viertürigen Coupé CLA bereits das dritte Modell auf Basis der neuen Kompaktwagenarchitektur auf dem Markt. Ebenfalls seit April sind nach einer umfangreichen Überarbeitung die neue E-Klasse Limousine und das T-Modell bei den Mercedes-Benz Niederlassungen und Vertriebspartnern erhältlich. Für zusätzliche Absatzimpulse sorgen seit Juni auch die neuen E-Klasse Coupés und Cabriolets. Im Juni kam zudem der elektrisch angetriebene und somit lokal emissionsfreie Supersportwagen SLS AMG Coupé Electric Drive auf den Markt. Für das zweite Halbjahr 2013 erwartet Mercedes-Benz vor allem dank der Einführung der neuen S-Klasse deutliche Zuwächse im Luxussegment. Als wichtigste Modellneuheit des Jahres 2013 wird die neue S-Klasse mit richtungsweisenden Innovationen neue Maßstäbe in Bezug auf komfortables und sicheres Fahren setzen, die unter dem Dachbegriff »Mercedes-Benz Intelligent Drive« zusammengefasst sind. Daneben wird die Marke Mercedes-Benz auch im laufenden Jahr weiterhin vom großen Markterfolg der Modelle im Geländewagensegment profitieren. Die Marke smart sieht gute Chancen, dass der einzigartige Zweisitzer im hart umkämpften Kleinwagensegment auch 2013 dem weiter fortschreitenden Lebenszyklus trotzen kann und wieder eine Stückzahl in der Größenordnung des Vorjahres erreicht.

**Daimler Trucks** plant für das aktuelle Jahr mit leicht steigenden Verkaufszahlen. Nachdem in den ersten sechs Monaten die anhaltend schwierige Wirtschaftslage in zahlreichen Kernmärkten wie von uns erwartet zu einem leichten Absatzzrückgang führte, rechnen wir für die zweite Jahreshälfte mit einer Nachfragebelegung bei unseren Fahrzeugen. In Europa erwarten wir auf der Basis einer allgemeinen leichten Erholung des Marktes und unterstützt durch die exzellente Akzeptanz unserer komplett erneuerten Mercedes-Benz Lkw-Palette eine Absatzsteigerung im weiteren Jahresverlauf. Außerdem rechnen wir in einigen Märkten der Region aufgrund der 2014 anstehenden Einführung der strengeren Abgasnorm Euro VI mit Vorzieheffekten, deren Umfang aktuell noch schwer einzuschätzen ist. Im lateinamerikanischen Hauptmarkt Brasilien partizipieren wir mit unseren Euro-V-Fahrzeugen an der aktuellen Markterholung. In der NAFTA-Region sollte es nach einer rückläufigen Marktnachfrage im ersten Halbjahr in den verbleibenden Monaten zumindest zu einer allgemeinen Stabilisierung kommen. Angesichts unseres hohen Marktanteils in der Region erwarten wir dort für Daimler Trucks einen leicht höheren Jahresabsatz als im Vorjahr.

Unsere Marken Fuso und BharatBenz werden einen deutlichen Beitrag zur Steigerung unserer Verkaufszahlen liefern. Über unsere derzeitige Präsenz hinaus bieten sich uns zusätzliche Absatzmöglichkeiten in Asien und Afrika. Hierfür präsentierte Daimler Trucks im Mai spezielle Fuso Modelle, die ab sofort in Indien für diese Märkte gebaut werden. Mit der planmäßigen Erweiterung unserer Zusammenarbeit mit unseren lokalen Partnern Kamaz und Foton in Russland und in China erschließen wir weitere Wachstumspotenziale.

**Mercedes-Benz Vans** geht für das Jahr 2013 von einer Steigerung des Absatzes aus. Auf der Produktseite dürften hierzu der neue Mercedes-Benz Citan und in der zweiten Jahreshälfte 2013 auch die neue Generation des Sprinter beitragen. Auch die lokale Fertigung des Sprinter Classic in Russland sollte es uns ermöglichen, den Absatz in diesem Wachstumsmarkt weiter zu steigern.

**Daimler Buses** geht für das Jahr 2013 von einem deutlichen Absatzanstieg aus, wobei sich der Anteil der Fahrgestelle am Gesamtabsatz positiv entwickeln dürfte. Insbesondere in Lateinamerika erwarten wir für das Jahr 2013 eine deutliche Belebung der Nachfrage, sofern sich aus der aktuellen politischen Situation in Brasilien, dem größten Markt der Region, keine negativen Impulse auf den öffentlichen Nahverkehr ergeben. Für das Komplettbusgeschäft in Europa gehen wir von einer stabilen Entwicklung auf gleichbleibend schwachem Niveau aus.

**Daimler Financial Services** rechnet für das Gesamtjahr 2013 mit einem weiteren Anstieg von Neugeschäft und Vertragsvolumen.

Nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2012 gehen wir davon aus, dass der **Konzernumsatz** von Daimler im Jahr 2013 weiter zunehmen wird. In regionaler Hinsicht rechnen wir für die Schwellenländer insgesamt und für Nordamerika mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten.

Aufgrund der im ersten Halbjahr eingeführten Produktneheiten, einer zunehmenden Wirkung der eingeleiteten Effizienzprogramme und der Annahmen für die Entwicklung der für uns wichtigen Märkte erwarten wir für das zweite Halbjahr 2013 eine deutliche Ergebnisverbesserung gegenüber dem Niveau der ersten Jahreshälfte. Auf Basis unserer aktuellen Markteinschätzungen und infolge des Wegfalls der EADS-at-equity-Ergebnisse, erwartet der Konzern für das Gesamtjahr 2013 ein **EBIT aus dem laufenden Geschäft** unter dem Niveau des Vorjahres.

Bei Mercedes-Benz Cars rechnen wir für das Gesamtjahr mit einem EBIT unter dem Niveau des Vorjahres. Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans erwarten ein EBIT aus dem laufenden Geschäft in der Größenordnung des Vorjahres, während Daimler Buses das Ergebnis des Jahres 2012 übertreffen sollte. Für das Jahr 2014 und für die Folgejahre erwarten wir für alle automobilen Geschäftsfelder und den Konzern eine Verbesserung der operativen Ergebnisse. Für Daimler Financial Services gehen wir von einer stabilen Ergebnisentwicklung aus.

Im Rahmen unserer globalen Wachstumsstrategie wollen wir die Chancen, die die internationalen Automobilmärkte bieten, konsequent nutzen. Dazu sind auch in diesem Geschäftsjahr umfangreiche Investitionen in Produktionsstätten vor Ort, neue Produkte und neue Technologien erforderlich. Insbesondere zur Unterstützung der Produktoffensive bei Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans werden wir die **Sachinvestitionen** im Konzern nochmals steigern (i. V. 4,8 Mrd. €).

Bei den **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** erwarten wir wieder Umfänge in der Größenordnung des Vorjahres (5,6 Mrd. €). Wesentliche Projekte sind die Nachfolgemodelle der C- und E-Klasse sowie die neuen smart Modelle. Außerdem investieren wir in erheblichem Umfang in neue, emissionsarme und sparsame Motoren, alternative Antriebssysteme sowie in innovative Sicherheitstechnologien.

Aus heutiger Sicht gehen wir davon aus, dass die weltweite **Zahl der Beschäftigten** im Vergleich zum Jahresende 2012 stabil bleiben wird.

#### 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 Verschärfung der Staatsschuldenkrise in der Eurozone, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Terrorakte, politische Unruhen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen der Wechselkurse, 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 Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige im aktuellen Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risikobericht« 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

**Mercedes-Benz Cars verbucht mit 404.700 (i. V. 370.400) Fahrzeugen Absatzrekord im zweiten Quartal**

**Weltpremiere der neuen S-Klasse**

**Erfolgreiche Markteinführung der neuen E-Klasse Familie**

**EBIT von 1.041 (i. V. 1.337) Mio. €**

4.01	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2013	Q2 2012	Veränd. in %
EBIT	1.041	1.337	-22
Umsatz	16.324	15.364	+6
Absatz	404.711	370.384	+9
Produktion	412.009	355.578	+16
Beschäftigte (30.06.)	97.743	97.274	+0

4.02	Q2		
Absatz	Q2 2013	Q2 2012	Veränd. in %
Gesamt	404.711	370.384	+9
Westeuropa	178.247	169.347	+5
Deutschland	79.774	80.911	-1
USA	76.476	65.453	+17
China	60.043	59.686	+1
Übrige Märkte	89.945	75.898	+19

## Neuer Absatzrekord im zweiten Quartal

Mercedes-Benz Cars erzielte im zweiten Quartal 2013 ein Rekordniveau beim Konzernabsatz. Insgesamt stiegen die Verkäufe der Pkw-Sparte um 9% auf 404.700 (i. V. 370.400) Einheiten. Der Umsatz stieg um 6% auf 16,3 Mrd. €. Das EBIT belief sich auf 1.041 (i. V. 1.337) Mio. €.

Im volatilen europäischen Marktumfeld behauptete sich Mercedes-Benz Cars sehr gut und konnte in vielen Märkten Marktanteile hinzugewinnen. In Westeuropa stieg der Absatz um 5% auf 178.200 Einheiten. Selbst im stark rückläufigen deutschen Markt erreichte Mercedes-Benz Cars im zweiten Quartal mit 79.800 (i. V. 80.900) Einheiten fast den Vorjahresabsatz. In den USA waren wir ebenfalls sehr erfolgreich: Mit 76.500 abgesetzten Einheiten war das Geschäftsfeld in seinem größten Auslandsmarkt erfolgreicher als je zuvor (+17%). Auch in Russland (+26%) und Japan (+19%) wies Mercedes-Benz Cars eine sehr erfreuliche Entwicklung auf. In China stieg der Absatz auf 60.000 (i. V. 59.700) Fahrzeuge.

## Neue Kompakte und Geländewagen stark gefragt

Bei den Baureihen von Mercedes-Benz liefen die neuen Kompakten auch im zweiten Quartal besonders gut: Von April bis Juni wurden 100.300 Einheiten der A- und B-Klasse und des CLA verkauft (+89%). Auch die neue E-Klasse Familie trifft bei den Kunden auf eine sehr gute Resonanz. Im zweiten Quartal wurden 82.200 Modelle des E-Klasse Segments abgesetzt (i. V. 82.600), und das obwohl die neuen Modelle in wichtigen Märkten erst noch eingeführt werden. Weiterhin erfreulich entwickelten sich die SUVs mit Stern: Im zweiten Quartal lag der weltweite Absatz bei 83.900 Einheiten (+17%).

4.03	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2013	Q1-2 2012	Veränd. in %
EBIT	1.501	2.567	-42
Umsatz	30.434	30.301	+0
Absatz	746.222	708.687	+5
Produktion	786.050	719.587	+9
Beschäftigte (30.06.)	97.743	97.274	+0

## Luxus und Performance – die Modelloffensive geht weiter

Die neue S-Klasse wurde Mitte Mai 2013 in Hamburg der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Sie ist nicht nur die technologische Speerspitze von Mercedes-Benz, sondern der automobilen Entwicklung schlechthin. Durch eine außerordentliche Verbrauchseffizienz und überragende Aerodynamik liefert sie zudem umweltschonende Performance. Mit ihren innovativen Fahrassistenz- und Sicherheitssystemen – zusammengefasst unter dem Begriff Intelligent Drive – ist die S-Klasse gleichzeitig Vorreiter auf dem Weg zum autonomen Fahren. Kein anderes Auto steht so sehr für das Markenversprechen von Mercedes-Benz wie die S-Klasse. Und das Interesse an der neuen Luxuslimousine ist enorm: Noch vor Markteinführung sind bereits 20.000 Bestellungen eingegangen.

Nach Limousine und T-Modell hat Mercedes-Benz auch das Coupé und Cabriolet der E-Klasse Familie komplett überarbeitet. Eine exklusive, luxuriöse Ausstattung für vollendete Fahrkultur unterstreicht die Individualität des Kunden und die Zugehörigkeit zur E-Klasse Familie.

Im Juni feierten 18 neue AMG High-Performance-Automobile ihre Premiere bei den Mercedes-Benz Händlern.

## Erfolgreicher Anlauf der neuen S-Klasse

Höhepunkt aus Produktionssicht war im zweiten Quartal der erfolgreiche Produktionsstart der neuen S-Klasse in Sindelfingen. Mit diesem Meilenstein setzt Mercedes-Benz die Produktoffensive im Luxussegment fort. Insgesamt bleiben die Pkw-Werke angesichts des hohen Absatzniveaus sehr gut ausgelastet. Aufgrund der hohen Kundennachfrage wird an den meisten Standorten in den Sommermonaten ohne Urlaubsunterbrechung produziert.

4.04	Q1-2		
Absatz	Q1-2 2013	Q1-2 2012	Veränd. in %
Gesamt	746.222	708.687	+5
Westeuropa	327.938	325.621	+1
Deutschland	140.904	145.579	-3
USA	144.474	134.056	+8
China	106.455	102.204	+4
Übrige Märkte	167.355	146.806	+14

# Daimler Trucks

**Absatz trotz schwieriger Marktbedingungen auf 123.800 (i. V. 122.200) Lkw gestiegen**  
**Lkw-Werk in Chennai/Indien fertigt Fuso-Modelle für Exportmärkte**  
**Euro-VI-Portfolio der Mercedes-Benz Lkw komplettiert**  
**EBIT von 434 (i. V. 524) Mio. €**

	4.05	Q2	
€-Werte in Millionen	Q2 2013	Q2 2012	Veränd. in %
EBIT	434	524	-17
Umsatz	7.965	8.129	-2
Absatz	123.763	122.217	+1
Produktion	127.401	120.914	+5
Beschäftigte (30.06.)	80.851	81.418	-1

## Absatz leicht gestiegen

Der Absatz von Daimler Trucks lag mit 123.800 Einheiten im zweiten Quartal um 1% leicht über dem Vorjahreswert. Der Umsatz erreichte 8,0 Mrd. € (-2%). Das EBIT lag bei 434 (i. V. 524) Mio. €; darin enthalten sind Aufwendungen in Höhe von 82 Mio. € für Personalmaßnahmen in Deutschland und Brasilien.

## Hervorragende Produktakzeptanz bei schwieriger Marktlage

Der Serienproduktionsstart des neuen Mercedes-Benz Atego bildet den Abschluss unserer globalen Modelloffensive. Neben zahlreichen Auszeichnungen – beispielsweise als »Green Truck 2013« für den Actros – zeigte sich die hervorragende Resonanz auf unsere neuen Fahrzeuge und Aggregate auch in deren starker Marktposition. So haben sich in vielen Regionen unsere Absätze besser als die Märkte entwickelt, in denen die schwierige Wirtschaftslage die Nachfrage nach Investitionsgütern weiterhin belastete. In Westeuropa bewegten sich unsere Absätze trotz eines deutlichen Marktrückgangs im mittleren und schweren Segment mit 14.300 Einheiten nur leicht unter dem Vorjahresniveau. Dies bedeutet eine Marktanteilssteigerung auf 24,0% (i. V. 23,3%). In der Türkei konnten wir entgegen der allgemeinen Marktentwicklung mit 5.900 Lkw 14% mehr Fahrzeuge absetzen als noch im Vorjahr und damit unseren Marktanteil auf 51,2% (i. V. 45,0%) ausbauen. Auch in der NAFTA-Region übertrafen wir mit 34.900 (i. V. 34.600) verkauften Lkw das Vorjahresniveau, obwohl die Marktnachfrage nach Lkw der Klassen 6-8 deutlich schwächer war als im Vergleichszeitraum; der Marktanteil erhöhte sich auf 38,3% (i. V. 31,5%). Einen wesentlichen Erfolgsfaktor bildete die hohe Kundennachfrage nach dem Cascadia Evolution, der unter anderem durch Optimierungen bei Aerodynamik und Antrieb weiteren Kraftstoff

	4.07	Q1-2	
€-Werte in Millionen	Q1-2 2013	Q1-2 2012	Veränd. in %
EBIT	550	900	-39
Umsatz	14.989	15.512	-3
Absatz	225.196	229.881	-2
Produktion	238.551	235.477	+1
Beschäftigte (30.06.)	80.851	81.418	-1

	4.06	Q2	
Absatz	Q2 2013	Q2 2012	Veränd. in %
Gesamt	123.763	122.217	+1
Westeuropa	14.270	15.041	-5
NAFTA	34.924	34.573	+1
Lateinamerika (ohne Mexiko)	16.051	10.209	+57
Asien	41.955	46.193	-9
Übrige Märkte	16.563	16.201	+2
BFDA (Auman Trucks)	28.229	-	.
Gesamt (einschließlich BFDA)	151.992	122.217	+24

einspart. Zudem bieten wir als erster Hersteller in Nordamerika einen komplett abgestimmten Antriebsstrang an. In Lateinamerika bewegte sich der Markt weiterhin auf moderatem Erholungskurs; unser Absatz stieg dort um 57% auf 16.100 Einheiten. In Japan lagen unsere Absätze marktbedingt unter dem Vorjahresniveau; unsere Marktposition konnten wir jedoch verteidigen. In Indien haben wir im Zuge des Geschäftsaufbaus den Absatz deutlich gesteigert, obwohl der Gesamtmarkt spürbar im Minus lag.

## Fuso Lkw-Modelle in Chennai für Exportmärkte

Im Rahmen der Excellence-Initiative DT#1 fertigen wir ab sofort Fuso Modelle in unserem indischen Werk für den Export. Der Produktionsstart ist ein wesentlicher Meilenstein des neuen asiatischen Geschäftsmodells, das wichtige Synergiepotenziale nutzt und es ermöglicht, in Wachstumsmärkten effizient zu wirtschaften und profitabel zu wachsen.

## Euro-VI-Portfolio der Mercedes-Benz Lkw komplettiert

Mit Beginn der Serienfertigung des Baustellen-Lkw Mercedes-Benz Arocs und des neuen Verteiler-Lkw Atego bietet Daimler Trucks als erster Hersteller ein komplettes Euro-VI-Programm in der schweren und mittelschweren Klasse und das bereits ein halbes Jahr vor Inkrafttreten der Abgasnorm. Trotz aufwändiger Technologien zur Abgasnachbehandlung verbrauchen die neuen Modelle bis zu 5% weniger Kraftstoff.

## Chinesisches Joint Venture verkauft 28.200 Fahrzeuge

In China halten wir einen 50%-Anteil an der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), einem Joint Venture mit Beiqi Foton Motor Co., Ltd. Im Berichtszeitraum verkaufte BFDA 28.200 Fahrzeuge unter dem Markennamen Auman.

	4.08	Q1-2	
Absatz	Q1-2 2013	Q1-2 2012	Veränd. in %
Gesamt	225.196	229.881	-2
Westeuropa	26.238	28.107	-7
NAFTA	65.566	67.212	-2
Lateinamerika (ohne Mexiko)	29.038	20.140	+44
Asien	77.176	86.240	-11
Übrige Märkte	27.178	28.182	-4
BFDA (Auman Trucks)	51.230	-	.
Gesamt (einschließlich BFDA)	276.426	229.881	+20

# Mercedes-Benz Vans

**Absatz mit 69.400 (i. V. 69.300) Einheiten leicht über Vorjahresniveau**  
**Mercedes-Benz Vans in den Wachstumsmärkten erfolgreich**  
**Weltpremiere für den neuen Sprinter**  
**EBIT von 204 (i. V. 200) Mio. €**

**4.09**

**Q2**

€-Werte in Millionen	Q2 2013	Q2 2012	Veränd. in %
EBIT	204	200	+2
Umsatz	2.434	2.420	+1
Absatz	69.436	69.324	+0
Produktion	72.811	67.795	+7
Beschäftigte (30.06.)	15.252	14.832	+3

**4.10**

**Q2**

Absatz	Q2 2013	Q2 2012	Veränd. in %
Gesamt	69.436	69.324	+0
Westeuropa	42.480	46.519	-9
Deutschland	18.573	20.832	-11
Osteuropa	7.243	6.497	+11
USA	6.108	6.310	-3
Lateinamerika (ohne Mexiko)	5.162	2.346	+120
China	3.310	2.358	+40
Übrige Märkte	5.133	5.294	-3

## Leichte Ergebnisverbesserung trotz Marktrückgang in Westeuropa

Mercedes-Benz Vans hat im zweiten Quartal 2013 trotz eines schwierigen Marktumfelds in Westeuropa mit 69.400 (i. V. 69.300) Einheiten den Vorjahresabsatz leicht übertreffen können. Besonders stark gefragt war unser Sprinter in Lateinamerika. Der Umsatz blieb mit 2,4 Mrd. € in der Größenordnung des Vorjahres. Das EBIT erreichte 204 (i. V. 200) Mio. €.

## Mercedes-Benz Vans in den Wachstumsmärkten erfolgreich

Die schwache Nachfrage im westeuropäischen Transportermarkt setzte sich auch im zweiten Quartal 2013 fort, allerdings scheint es erste Anzeichen für eine Stabilisierung zu geben. Auch Mercedes-Benz Vans konnte sich dieser allgemeinen Marktentwicklung nicht entziehen. Unser Absatz in Westeuropa lag mit 42.500 (i. V. 46.500) Einheiten deutlich unter dem Vorjahresniveau. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichneten wir auch im Heimatmarkt Deutschland einen deutlichen Absatzrückgang auf 18.600 (i. V. 20.800) Einheiten. Erfreulich war die Entwicklung in Osteuropa; der Absatz in dieser Region legte um 11% auf 7.200 Einheiten zu. Insbesondere im Wachstumsmarkt Russland war die Nachfrage nach unseren Produkten anhaltend hoch. Hervorragende Verkaufszahlen erreichte Mercedes-Benz Vans in Lateinamerika; aufgrund der hohen Nachfrage nach der aktuellen Generation des Sprinter konnten wir in diesem Wachstumsmarkt unseren Absatz mit 5.200 Einheiten gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppeln. In Brasilien/Argentinien eroberte der Sprinter mit einem Marktanteil von 24% die Marktführerschaft im Segment der großen Transporter. In den USA verzeichneten wir einen leichten Absatzrückgang auf 6.100 (i. V. 6.300) Einheiten.

Der weltweite Absatz des Sprinter lag trotz des Marktrückgangs in Westeuropa und dem angekündigten Modellwechsel mit 42.500 Einheiten auf Vorjahresniveau. Von den beiden Modellen Vito und Viano wurden im zweiten Quartal 2013 insgesamt 20.800 Einheiten abgesetzt. Auf den Mercedes-Benz Citan entfielen 5.200 Einheiten.

## Mercedes-Benz Vans setzt wieder neue Sicherheitsstandards

Ende April feierte Mercedes-Benz Vans die Weltpremiere seines wichtigsten Fahrzeugs: Der neue Mercedes-Benz Sprinter ging an den Start. Der Sprinter ist stets Innovationsführer in seiner Klasse und mit Abstand Segmentführer im Kraftstoffverbrauch. Er setzt mit fünf neuen Sicherheitssystemen, mit Motoren nach der künftigen Abgasstufe Euro VI und einer markanten Optik erneut Maßstäbe. Fünf neue Assistenzsysteme – darunter Weltpremierer für Transporter – helfen beim neuen Sprinter, die Zahl der Unfälle noch weiter zu verringern. Weltpremiere feiern mit dem Sprinter der serienmäßige Seitenwind-Assistent, der optional erhältliche Abstands-Warnassistent und der Totwinkel-Assistent.

## Transporter mit dem Stern holen internationale Preise

Der Sprinter bleibt auch der Maßstab bei den Large Vans. Er wurde von einer Jury aus Experten der Kurier-, Express- und Paketdienst-Branche (KEP) zum 17. Mal in Folge als Sieger »KEP-Transporter des Jahres 2013« ausgezeichnet. Außerdem wurde er in Australien zum »Van of the Year« gewählt und ist in Großbritannien bei den »Van Fleet World Honours 2013« erneut auf Platz 1 gelandet.

**4.11**

**Q1-2**

€-Werte in Millionen	Q1-2 2013	Q1-2 2012	Veränd. in %
EBIT	285	367	-22
Umsatz	4.420	4.508	-2
Absatz	122.059	120.547	+1
Produktion	135.980	130.769	+4
Beschäftigte (30.06.)	15.252	14.832	+3

**4.12**

**Q1-2**

Absatz	Q1-2 2013	Q1-2 2012	Veränd. in %
Gesamt	122.059	120.547	+1
Westeuropa	75.126	80.913	-7
Deutschland	31.168	34.277	-9
Osteuropa	12.456	11.094	+12
USA	10.084	9.867	+2
Lateinamerika (ohne Mexiko)	9.271	5.292	+75
China	5.681	3.419	+66
Übrige Märkte	9.441	9.962	-5

# Daimler Buses

**Absatz mit 7.900 Bussen und Fahrgestellen unter Vorjahr**  
**Erfreuliche Nachfrageentwicklung in unserem Stadtbusgeschäft**  
**Weitere Großaufträge erhalten**  
**EBIT mit 27 (i. V. -59) Mio. € deutlich über Vorjahr**

	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2013	Q2 2012	Veränd. in %
EBIT	27	-59	.
Umsatz	934	1.016	-8
Absatz	7.913	8.418	-6
Produktion	9.269	7.872	+18
Beschäftigte (30.06.)	16.196	17.105	-5

	Q2		
Absatz	Q2 2013	Q2 2012	Veränd. in %
Gesamt	7.913	8.418	-6
Westeuropa	1.488	1.377	+8
Deutschland	503	460	+9
NAFTA	712	1.112	-36
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.529	4.689	-3
Asien	349	553	-37
Übrige Märkte	835	687	+22

## EBIT deutlich verbessert

Daimler Buses setzte im zweiten Quartal 2013 weltweit 7.900 (i. V. 8.400) Busse und Fahrgestelle ab. Der Umsatz belief sich auf 0,9 (i. V. 1,0) Mrd. €. Das EBIT verbesserte sich um 86 Mio. € auf 27 Mio. €.

## Unterschiedliche Absatzentwicklungen in den Regionen

Daimler Buses konnte im zweiten Quartal in seinen Kernmärkten Westeuropa und Lateinamerika das Absatzvolumen in Summe nahezu konstant halten. In Westeuropa erzielten wir Zuwächse im Komplettbusgeschäft; entsprechend ist der Absatz in dieser Region um 8% auf 1.500 Einheiten gestiegen. Die erfreuliche Nachfrage nach unseren Mercedes-Benz Bussen, insbesondere des neuen Stadtbusse Citaro, wirkte sich positiv auf unseren Absatz in Deutschland aus, der sich um 9% auf 500 Einheiten erhöhte.

In Lateinamerika lag der Absatz mit 4.500 (i. V. 4.700) Einheiten leicht unter Vorjahresniveau. Während der Absatz in Brasilien, dem größten Markt der Region, mit 3.000 Einheiten das Volumen des Vorjahres geringfügig übertraf, war die Nachfrage in Chile und Peru rückläufig.

In der NAFTA-Region ging unser Absatz nach der Neuausrichtung des nordamerikanischen Geschäftssystems im Jahr 2012 und der Beendigung der Fertigung von Orion Bussen erwartungsgemäß deutlich zurück. Auch in Mexiko konnten wir mit 700 Einheiten das Vorjahresniveau nicht erreichen.

## Großaufträge für Mercedes-Benz Busse und Setra Reisebusse aus Österreich

Die Wiener Linien, Betreiber von rund 132 Nahverkehrsverbindungen in Wien, haben sich im Rahmen der Modernisierung ihrer Fahrzeugflotte für 217 Mercedes-Benz Citaro entschieden. Dies entspricht dem bislang größten Einzelauftrag für unseren Stadtbus der neuen Generation, den Fachjournalisten zum »Europäischen Bus des Jahres 2013« gewählt haben. Ebenso erfreulich ist der Gewinn der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)-Ausschreibung mit einem Absatzvolumen von insgesamt 390 Einheiten von 2013 bis 2017. Dabei zeigt sich die Stärke unseres breiten Produktportfolios. Sowohl der neue Citaro Euro VI und der Intouro von Mercedes-Benz als auch die Setra MultiClass erhielten in den jeweiligen Kategorien den Zuschlag.

## Gewinn des BRT-Tenders in Südafrika

In Südafrika haben wir einen Bus Rapid Transit (BRT)-Tender gewonnen. Dabei sollen 134 Mercedes-Benz Euro-V-Fahrgestelle für das rund 120 Kilometer große Streckennetz im Großraum Johannesburg geliefert werden. Ein entscheidender Vorteil des BRT-Systems ist die deutliche Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes gegenüber stop-and-go Einsatz im normalen Straßenverkehr.

	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2013	Q1-2 2012	Veränd. in %
EBIT	-4	-164	.
Umsatz	1.685	1.746	-3
Absatz	13.946	13.314	+5
Produktion	16.627	14.242	+17
Beschäftigte (30.06.)	16.196	17.105	-5

	Q1-2		
Absatz	Q1-2 2013	Q1-2 2012	Veränd. in %
Gesamt	13.946	13.314	+5
Westeuropa	2.026	2.009	+1
Deutschland	734	669	+10
NAFTA	1.078	1.664	-35
Lateinamerika (ohne Mexiko)	8.670	7.479	+16
Asien	753	822	-8
Übrige Märkte	1.419	1.340	+6

# Daimler Financial Services

**Neugeschäft wächst um 10%**  
**Vertragsvolumen steigt auf 81,4 Mrd. €**  
**car2go mit über 400.000 Kunden**  
**EBIT von 319 (i. V. 338) Mio. €**

## 4.17

## Q2

€-Werte in Millionen	Q2 2013	Q2 2012	Veränd. in %
EBIT	319	338	-6
Umsatz	3.548	3.260	+9
Neugeschäft	10.292	9.380	+10
Vertragsvolumen (30.06.)	81.404	76.096	+7
Beschäftigte (30.06.)	7.902	7.434	+6

### Wachstum in allen Regionen

Daimler Financial Services hat im zweiten Quartal rund 298.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 10,3 Mrd. € abgeschlossen und konnte damit das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 10% steigern. Das Vertragsvolumen erreichte Ende Juni 81,4 Mrd. € und stieg damit gegenüber dem Jahresendwert 2012 um 2%. Bereinigt um Wechselkurseffekte lag der Zuwachs bei 4%. Das EBIT betrug 319 (i. V. 338) Mio. €.

### Neugeschäft in Europa nimmt zu

In Europa wurden rund 174.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Gesamtwert von 5,1 Mrd. € abgeschlossen – 6% mehr als im Vorjahreszeitraum. Zuwächse gab es vor allem in der Türkei (+33%) und Großbritannien (+26%). Das Vertragsvolumen in Europa erreichte Ende Juni 35,1 Mrd. €, damit ergab sich ein Anstieg von 2% gegenüber dem Jahresende 2012. In Deutschland lag das Vertragsvolumen der Mercedes-Benz Bank bei 17,9 Mrd. € (+1%), das Einlagevolumen im Direktbankgeschäft betrug 12,0 Mrd. € (-1%). Im Juni kürte die Zeitschrift »Automobilwoche« die Mercedes-Benz-Bank zum besten automobilen Finanzdienstleister Deutschlands.

### Leasing und Finanzierung in Amerika weiterhin gefragt

In Nord- und Südamerika wuchs das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 14% auf 3,8 Mrd. €. Besonders erfreulich entwickelte sich das Geschäft in Mexiko (+48%) und den USA (+16%). Das Vertragsvolumen in der Region erreichte 35,3 Mrd. € und lag damit 4% über dem Jahresendwert 2012. Dank der ins Fahrzeug eingebundenen App »My MBFS« können Kunden in den USA seit dem zweiten Quartal ihre Leasing- oder Finanzierungsverträge direkt aus dem Fahrzeug heraus verwalten.

## 4.18

## Q1-2

Werte in Millionen €	Q1-2 2013	Q1-2 2012	Veränd. in %
EBIT	633	682	-7
Umsatz	7.125	6.400	+11
Neugeschäft	18.911	17.637	+7
Vertragsvolumen (30.06.)	81.404	76.096	+7
Beschäftigte (30.06.)	7.902	7.434	+6

### Positive Entwicklung in Afrika & Asien-Pazifik

In der Region Afrika & Asien-Pazifik stieg das Neugeschäft gegenüber dem zweiten Quartal 2012 um 14% auf 1,3 Mrd. €. Besonders stark waren die Zuwächse in Thailand (+79%) und Südkorea (+52%). Das Vertragsvolumen lag Ende Juni bei 10,9 Mrd. € und sank damit gegenüber dem Jahresende 2012 um 4%. Wechselkursbereinigt ergab sich ein Anstieg um 5%. Seit dem zweiten Quartal können sich Kunden in allen zwölf Ländern der Region mit der für die Betriebssysteme iOS und Android erhältlichen App »My MBFS« auch von ihrem Smartphone oder Tabletcomputer aus über das automobilen Finanzdienstleistungsangebot informieren.

### Anzahl der vermittelten Versicherungen erneut gestiegen

Im Versicherungsgeschäft vermittelte Daimler Financial Services im zweiten Quartal 24% mehr fahrzeuggebundene Policen als im Vorjahreszeitraum. Weltweit wurden in diesem Zeitraum rund 335.000 Versicherungsverträge abgeschlossen. Ausgesprochen erfolgreich entwickelte sich das Versicherungsgeschäft in China, wo zwischen April und Juni rund 50.000 Policen vermittelt wurden – mehr als doppelt so viele wie im Vorjahreszeitraum.

### car2go mit bereits mehr als 400.000 Kunden

Das flexible Mobilitätskonzept car2go startete im zweiten Quartal in München sowie in Denver und Birmingham. Damit war car2go Ende Juni in 21 Städten präsent. Weltweit gewannen wir in der ersten Jahreshälfte rund 130.000 neue Kunden hinzu – das entspricht einem Anstieg der Kundenzahl um 47% gegenüber dem Jahresende 2012. Insgesamt hatte car2go Ende Juni über 400.000 Kunden.

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q2

## 5.01

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q2 2013	Q2 2012 (angepasst) <sup>1</sup>	Q2 2013	Q2 2012 (angepasst) <sup>1</sup>	Q2 2013	Q2 2012 (angepasst) <sup>1</sup>
Umsatzerlöse	29.692	28.884	26.144	25.624	3.548	3.260
Umsatzkosten	-23.131	-22.322	-20.167	-19.648	-2.964	-2.674
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>6.561</b>	6.562	<b>5.977</b>	5.976	<b>584</b>	586
Vertriebskosten	-2.809	-2.505	-2.679	-2.425	-130	-80
Allgemeine Verwaltungskosten	-919	-1.058	-779	-893	-140	-165
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-993	-1.033	-993	-1.033	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	286	377	268	365	18	12
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-85	-56	-78	-55	-7	-1
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	3.323	37	3.329	43	-6	-6
Übriges Finanzergebnis	-122	-56	-122	-48	-	-8
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)<sup>2</sup></b>	<b>5.242</b>	2.268	<b>4.923</b>	1.930	<b>319</b>	338
Zinserträge	35	43	35	43	-	-
Zinsaufwendungen	-219	-223	-217	-220	-2	-3
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>5.058</b>	2.088	<b>4.741</b>	1.753	<b>317</b>	335
Ertragsteuern	-475	-523	-339	-413	-136	-110
<b>Konzernergebnis</b>	<b>4.583</b>	1.565	<b>4.402</b>	1.340	<b>181</b>	225
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	1.749	88				
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.834	1.477				
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b> auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	2,65	1,39				
Verwässert	2,65	1,39				

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

2 EBIT enthält Erträge bzw. Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren (Q2 2013: Erträge von 13 Mio. €; Q2 2012: Aufwendungen von 77 Mio. €).

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q1-2

## 5.02

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1-2 2013	Q1-2 2012 (angepasst) <sup>1</sup>	Q1-2 2013	Q1-2 2012 (angepasst) <sup>1</sup>	Q1-2 2013	Q1-2 2012 (angepasst) <sup>1</sup>
Umsatzerlöse	55.794	55.895	48.669	49.495	7.125	6.400
Umsatzkosten	-43.892	-43.028	-37.905	-37.789	-5.987	-5.239
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>11.902</b>	12.867	<b>10.764</b>	11.706	<b>1.138</b>	1.161
Vertriebskosten	-5.388	-4.897	-5.146	-4.728	-242	-169
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.857	-1.990	-1.589	-1.691	-268	-299
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-2.006	-2.074	-2.006	-2.074	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	577	666	548	646	29	20
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-176	-130	-166	-124	-10	-6
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	3.325	135	3.337	146	-12	-11
Übriges Finanzergebnis	-218	-211	-216	-197	-2	-14
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)<sup>2</sup></b>	<b>6.159</b>	4.366	<b>5.526</b>	3.684	<b>633</b>	682
Zinserträge	105	131	105	131	-	-
Zinsaufwendungen	-446	-416	-443	-410	-3	-6
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>5.818</b>	4.081	<b>5.188</b>	3.405	<b>630</b>	676
Ertragsteuern	-671	-1.091	-419	-862	-252	-229
<b>Konzernergebnis</b>	<b>5.147</b>	2.990	<b>4.769</b>	2.543	<b>378</b>	447
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	1.777	166				
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	3.370	2.824				
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b> auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	3,16	2,65				
Verwässert	3,16	2,65				

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

2 EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren (Q1-2 2013: 34 Mio. €; Q1-2 2012: 247 Mio. €).

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Konzern-Gesamtergebnisrechnung (ungeprüft) Q2

## 5.03

in Millionen €	Daimler-Konzern	
	Q2 2013	Q2 2012 (angepasst) <sup>1</sup>
<b>Konzernergebnis</b>	<b>4.583</b>	1.565
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-730	511
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	90	-151
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	545	-768
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-94	266
<b>Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>-189</b>	-142
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	7	-1
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen	256	-214
<b>Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>263</b>	-215
<b>Sonstiges Ergebnis, nach Steuern</b>	<b>74</b>	-357
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-58	109
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	132	-466
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>4.657</b>	1.208
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	1.691	197
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	2.966	1.011

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

# Konzern-Gesamtergebnisrechnung (ungeprüft) Q1-2

## 5.04

in Millionen €	Daimler-Konzern	
	Q1-2 2013	Q1-2 2012 (angepasst) <sup>1</sup>
<b>Konzernergebnis</b>	<b>5.147</b>	2.990
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-545	233
Unrealisierte Gewinne aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	227	131
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	384	-287
Unrealisierte Gewinne aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	41	143
<b>Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>107</b>	220
Versicherungsmathematische Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-	-82
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen	418	-131
<b>Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>418</b>	-213
<b>Sonstiges Ergebnis, nach Steuern</b>	<b>525</b>	7
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	9	18
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	516	-11
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>5.672</b>	2.997
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	1.786	184
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	3.886	2.813

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Konzernbilanz (ungeprüft)

## 5.05

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	30. Juni 2013	31. Dez. 2012 (angepasst) <sup>1</sup>	30. Juni 2013	31. Dez. 2012 (angepasst) <sup>1</sup>	30. Juni 2013	31. Dez. 2012 (angepasst) <sup>1</sup>
<b>Aktiva</b>						
Immaterielle Vermögenswerte	9.211	8.885	9.125	8.808	86	77
Sachanlagen	20.820	20.599	20.769	20.546	51	53
Vermietete Gegenstände	27.179	26.058	12.587	12.163	14.592	13.895
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	2.907	4.304	2.906	4.291	1	13
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	27.132	27.062	-37	-33	27.169	27.095
Verzinsliche Wertpapiere	1.731	1.539	9	9	1.722	1.530
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.707	3.890	-925	-216	4.632	4.106
Aktive latente Steuern	2.139	2.733	1.596	2.178	543	555
Übrige Vermögenswerte	502	534	-2.414	-1.753	2.916	2.287
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>95.328</b>	<b>95.604</b>	<b>43.616</b>	<b>45.993</b>	<b>51.712</b>	<b>49.611</b>
Vorräte	19.246	17.720	18.813	17.075	433	645
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.884	7.543	6.973	6.864	911	679
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22.120	21.998	-15	-17	22.135	22.015
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.607	10.996	10.691	9.887	916	1.109
Verzinsliche Wertpapiere	5.532	4.059	5.443	3.832	89	227
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.411	2.070	-6.040	-6.625	8.451	8.695
Übrige Vermögenswerte	3.160	3.072	1.293	536	1.867	2.536
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>71.960</b>	<b>67.458</b>	<b>37.158</b>	<b>31.552</b>	<b>34.802</b>	<b>35.906</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>167.288</b>	<b>163.062</b>	<b>80.774</b>	<b>77.545</b>	<b>86.514</b>	<b>85.517</b>
<b>Passiva</b>						
Gezeichnetes Kapital	3.067	3.063				
Kapitalrücklagen	12.032	12.026				
Gewinnrücklagen	23.456	22.017				
Übrige Rücklagen	897	799				
Eigene Anteile	-	-				
<b>Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital</b>	<b>39.452</b>	<b>37.905</b>				
Nicht beherrschende Anteile	620	1.425				
<b>Eigenkapital</b>	<b>40.072</b>	<b>39.330</b>	<b>33.431</b>	<b>33.238</b>	<b>6.641</b>	<b>6.092</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11.031	11.299	10.877	11.151	154	148
Rückstellungen für Ertragsteuern	846	727	841	726	5	1
Rückstellungen für sonstige Risiken	5.473	5.150	5.321	4.992	152	158
Finanzierungsverbindlichkeiten	44.374	43.340	12.398	10.950	31.976	32.390
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	1.618	1.750	1.514	1.613	104	137
Passive latente Steuern	240	268	-1.962	-1.808	2.202	2.076
Rechnungsabgrenzungsposten	2.488	2.444	2.047	1.989	441	455
Übrige Verbindlichkeiten	26	38	23	32	3	6
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>66.096</b>	<b>65.016</b>	<b>31.059</b>	<b>29.645</b>	<b>35.037</b>	<b>35.371</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.381	8.832	10.082	8.515	299	317
Rückstellungen für Ertragsteuern	869	1.006	807	900	62	106
Rückstellungen für sonstige Risiken	5.913	6.292	5.593	5.983	320	309
Finanzierungsverbindlichkeiten	34.021	32.911	-7.450	-8.067	41.471	40.978
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.382	6.699	4.530	5.023	1.852	1.676
Rechnungsabgrenzungsposten	1.867	1.640	1.356	1.153	511	487
Übrige Verbindlichkeiten	1.687	1.336	1.366	1.155	321	181
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>61.120</b>	<b>58.716</b>	<b>16.284</b>	<b>14.662</b>	<b>44.836</b>	<b>44.054</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>167.288</b>	<b>163.062</b>	<b>80.774</b>	<b>77.545</b>	<b>86.514</b>	<b>85.517</b>

<sup>1</sup> Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

## 5.06

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen (angepasst) <sup>1, 2</sup>	Unterschiedsbetrag aus Währungsrechnung (angepasst) <sup>1</sup>	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte
<b>Stand zum 1. Januar 2012 vor Anpassungen</b>	3.060	11.895	24.228	1.049	71
Effekte aus Erstanwendung IAS 19R	-	-	-3.862	-52	-
Effekt aus Anpassung Altersteilzeit	-	-	-34	-	-
<b>Stand zum 1. Januar 2012 nach Anpassungen</b>	3.060	11.895	20.332	997	71
Konzernergebnis	-	-	2.824	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-674	227	132
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	490	-	-2
Gesamtergebnis	-	-	2.640	227	130
Dividenden	-	-	-2.346	-	-
Veränderung durch Stock Options	-	-1	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	4	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Sonstiges	-	5	-	-	-
<b>Stand zum 30. Juni 2012</b>	3.060	11.903	20.626	1.224	201
<b>Stand zum 1. Januar 2013 vor Anpassungen</b>	3.063	12.026	27.977	530	234
Effekte aus Erstanwendung IAS 19R	-	-	-5.919	-14	-
Effekt aus Anpassung Altersteilzeit	-	-	-41	-	-
<b>Stand zum 1. Januar 2013 nach Anpassungen</b>	3.063	12.026	22.017	516	234
Konzernergebnis	-	-	3.370	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	586	-527	228
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-168	-	-2
Gesamtergebnis	-	-	3.788	-527	226
Dividenden	-	-	-2.349	-	-
Veränderung durch Stock Options	-	1	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	4	46	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-12	-	-	-
Sonstiges	-	-29	-	-	-
<b>Stand zum 30. Juni 2013</b>	3.067	12.032	23.456	-11	460

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

2 Die Gewinnrücklagen umfassen die Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden.

Die versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen belaufen sich zum 30. Juni 2013 auf 5.730 (31. Dezember 2012: 6.147) Mio. € nach Steuern.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Übrige Rücklagen Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden		Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital (angepasst) <sup>1</sup>			Nicht beherrschende Anteile (angepasst) <sup>1</sup>	Summe Eigenkapital (angepasst) <sup>1</sup>	in Millionen €
Derivative Finanz- instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanz- investitionen	Eigene Aktien					
							<b>Stand zum 1. Januar 2012 vor Anpassungen</b>
-651	-28	-	39.624	1.713	41.337		
-	-	-	-3.914	-131	-4.045		Effekte aus Erstanwendung IAS 19R
-	-	-	-34	-	-34		Effekt aus Anpassung Altersteilzeit
							<b>Stand zum 1. Januar 2012 nach Anpassungen</b>
-651	-28	-	35.676	1.582	37.258		
-	-	-	2.824	166	2.990		Konzernergebnis
-412	143	-	-584	26	-558		Sonstiges Ergebnis vor Steuern
125	-40	-	573	-8	565		Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-287	103	-	2.813	184	2.997		Gesamtergebnis
-	-	-	-2.346	-361	-2.707		Dividenden
-	-	-	-1	-	-1		Veränderung durch Stock Options
-	-	-	4	8	12		Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-	-25	-25	-	-25		Erwerb eigener Aktien
-	-	25	25	-	25		Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-	5	4	9		Sonstiges
-938	75	-	36.151	1.417	37.568		<b>Stand zum 30. Juni 2012</b>
							<b>Stand zum 1. Januar 2013 vor Anpassungen</b>
50	-1	-	43.879	1.631	45.510		
-	-	-	-5.933	-206	-6.139		Effekte aus Erstanwendung IAS 19R
-	-	-	-41	-	-41		Effekt aus Anpassung Altersteilzeit
							<b>Stand zum 1. Januar 2013 nach Anpassungen</b>
50	-1	-	37.905	1.425	39.330		
-	-	-	3.370	1.777	5.147		Konzernergebnis
548	57	-	892	22	914		Sonstiges Ergebnis vor Steuern
-163	-43	-	-376	-13	-389		Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
385	14	-	3.886	1.786	5.672		Gesamtergebnis
-	-	-	-2.349	-137	-2.486		Dividenden
-	-	-	1	-	1		Veränderung durch Stock Options
-	-	-	50	-	50		Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-	-24	-24	-	-24		Erwerb eigener Aktien
-	-	24	24	-	24		Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-	-12	-2.442	-2.454		Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-	-	-	-29	-12	-41		Sonstiges
435	13	-	39.452	620	40.072		<b>Stand zum 30. Juni 2013</b>

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

## 5.07

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1-2 2013	Q1-2 2012 (angepasst) <sup>1</sup>	Q1-2 2013	Q1-2 2012 (angepasst) <sup>1</sup>	Q1-2 2013	Q1-2 2012 (angepasst) <sup>1</sup>
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.818	4.081	5.188	3.405	630	676
Abschreibungen	2.153	2.022	2.141	2.011	12	11
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-3.277	-126	-3.307	-145	30	19
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	146	-27	146	-38	-	11
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-1.878	-1.785	-2.066	-1.822	188	37
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-516	-485	-280	-214	-236	-271
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.716	782	1.722	796	-6	-14
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.579	-1.517	103	127	-1.682	-1.644
Vermietete Fahrzeuge	-1.298	-1.667	-161	-69	-1.137	-1.598
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	766	-431	257	-739	509	308
Gezahlte Ertragsteuern	-481	-808	-313	-590	-168	-218
<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>1.570</b>	<b>39</b>	<b>3.430</b>	<b>2.722</b>	<b>-1.860</b>	<b>-2.683</b>
Zugänge zu Sachanlagen	-2.095	-2.352	-2.087	-2.344	-8	-8
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-1.126	-862	-1.109	-856	-17	-6
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	71	100	66	97	5	3
Erwerb von Anteilsbesitz	-219	-574	-219	-569	-	-5
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	2.307	47	2.307	46	-	1
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-4.335	-2.356	-3.951	-1.663	-384	-693
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	2.632	2.137	2.312	2.026	320	111
Sonstige Ein- und Auszahlungen	49	-55	41	-59	8	4
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-2.716</b>	<b>-3.915</b>	<b>-2.640</b>	<b>-3.322</b>	<b>-76</b>	<b>-593</b>
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	4.199	9.054	2.759	5.477	1.440	3.577
Dividendenzahlungen an Aktionäre der Daimler AG	-2.349	-2.346	-2.349	-2.346	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-52	-358	-51	-357	-1	-1
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	66	30	66	27	-	3
Erwerb eigener Aktien	-24	-25	-24	-25	-	-
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-33	-	-33	-	-	-
Interne Eigenkapitaltransaktionen	-	-	-315	-41	315	41
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>1.807</b>	<b>6.355</b>	<b>53</b>	<b>2.735</b>	<b>1.754</b>	<b>3.620</b>
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-50	39	-39	38	-11	1
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>611</b>	<b>2.518</b>	<b>804</b>	<b>2.173</b>	<b>-193</b>	<b>345</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn</b>	<b>10.996</b>	<b>9.576</b>	<b>9.887</b>	<b>8.908</b>	<b>1.109</b>	<b>668</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende</b>	<b>11.607</b>	<b>12.094</b>	<b>10.691</b>	<b>11.081</b>	<b>916</b>	<b>1.013</b>

<sup>1</sup> Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

## 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 § 37w Abs. 3 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) sowie in Übereinstimmung mit dem International Accounting Standard (IAS) 34 »Zwischenberichterstattung« 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.

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 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 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 2012 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die der Konzern in diesem Zwischenabschluss angewendet hat, entsprechen – bis auf die nachfolgend erläuterten – grundsätzlich denen, die im IFRS Konzernabschluss für das Jahr 2012 angewendet wurden.

Um den Vertrieb bestimmter im Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des

Konzerns zu ermöglichen, hat Daimler den Zwischenabschluss um Informationen zum Industriegeschäft bzw. zu Daimler Financial Services ergänzt. Diese stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Industriegeschäft bzw. Daimler Financial Services in Einklang mit IFRS darzustellen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Im Rahmen der Aufstellung des Zwischenabschlusses gemäß den IFRS müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen 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 abweichen. Veränderungen der Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen können einen wesentlichen Einfluss auf den Zwischenabschluss haben.

**Anpassung von Vorjahresbeträgen.** Im Juni 2011 hat das IASB Änderungen an IAS 19 »Leistungen an Arbeitnehmer« veröffentlicht, die im Juni 2012 von der EU übernommen wurden. Die Änderungen an IAS 19 sind grundsätzlich mit retrospektiver Wirkung verpflichtend auf Abschlüsse für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Daimler hat die berichteten Vorjahreswerte um die Effekte aus den Änderungen des IAS 19 angepasst.

Bei Daimler führen die Änderungen des IAS 19 insgesamt zu folgenden wesentlichen Effekten.

*Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.* Der Konzern hat bisher die Korridormethode angewendet. Mit Abschaffung der Korridormethode durch den geänderten IAS 19 wirken sich die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste unmittelbar in der Konzernbilanz aus und führten zu einer Erhöhung der Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie zu einer Verringerung des Eigenkapitals. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung bleibt zukünftig frei von Effekten aus versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, da diese nun im sonstigen Ergebnis zu erfassen sind. Zudem wird der Nettozinsansatz eingeführt. Damit wird die Nettopensionsverpflichtung mit dem Diskontierungszinssatz abgezinst, der der Bewertung der Bruttopenionsverpflichtung zugrunde liegt. Da die Nettopensionsverpflichtung um etwaiges Planvermögen gekürzt ist, wird durch diese Berechnung für das Planvermögen eine Verzinsung in Höhe des Diskontierungszinssatzes angenommen.

*Verpflichtungen aus Altersteilzeit.* Infolge der in IAS 19 geänderten Definition für Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses stellen die im Rahmen von Altersteilzeitvereinbarungen zugesagten Aufstockungsbeträge nunmehr andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer dar. Aufstockungsbeträge sind damit nicht länger vollständig mit ihrem Barwert zu passivieren, sondern es erfolgt eine ratierliche Ansammlung der Aufstockungsbeträge über die betreffenden aktiven Dienstjahre der altersteilzeitbegünstigten Arbeitnehmer. Damit ergibt sich eine Verringerung der Rückstellungen aus Altersteilzeit.

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen der Anwendung des IAS 19 auf die wesentlichen Posten der Konzernbilanz zum 1. Januar 2012 sowie zum 31. Dezember 2012.

## 5.08

### Effekte aus der Umstellung des IAS 19 auf die Konzernbilanz

in Millionen €	31. Dez. 2012	1. Jan. 2012
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	-342	-357
Übrige Vermögenswerte	-33	-37
Eigenkapital	-6.139	-4.045
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8.264	4.682
Rückstellungen für sonstige Risiken	-347	-334
Saldo aus aktiven und passiven latenten Steuern	-2.153	-697

Die Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das zweite Quartal bzw. das erste Halbjahr 2012 sind in folgender Tabelle dargestellt.

## 5.09

### Effekte aus der Umstellung des IAS 19 auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Millionen €	Q2 2012	Q1-2 2012
Umsatzkosten	21	-18
Vertriebskosten	-1	-2
Allgemeine Verwaltungskosten	-	-1
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1	1
Übriges Finanzergebnis	6	17
EBIT	27	-3
Zinsergebnis	46	92
Ertragsteuern	-21	-27
Konzernergebnis	52	62

Das unverwässerte und das verwässerte Ergebnis je Aktie erhöhen sich im zweiten Quartal bzw. im ersten Halbjahr 2012 um 0,05 € bzw. um 0,06 €.

Unter Beibehaltung der Bilanzierung des IAS 19 in seiner nicht geänderten Fassung hätten sich die in Tabelle 7.5.10 und 7.5.11 dargestellten Auswirkungen auf die Konzernbilanz und die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ergeben.

## 5.10

### Effekte aus der Beibehaltung des IAS 19 auf die Konzernbilanz

in Millionen €	30. Juni 2013
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	-51
Übrige Vermögenswerte	33
Eigenkapital	5.230
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-7.636
Rückstellungen für sonstige Risiken	466
Saldo aus aktiven und passiven latenten Steuern	1.922

## 5.11

### Effekte aus der Beibehaltung des IAS 19 auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Millionen €	Q2 2013	Q1-2 2013
EBIT	-516	-545
Zinsergebnis	-16	-33
Ertragsteuern	34	54
Konzernergebnis	-498	-524

Das unverwässerte und das verwässerte Ergebnis je Aktie wären im zweiten Quartal bzw. im ersten Halbjahr 2013 um 0,47 € bzw. 0,49 € geringer.

Der EBIT-Effekt aus der Beibehaltung des IAS 19 resultiert im Wesentlichen aus dem Abgang der Beteiligung an der EADS. Bei unveränderter Anwendung der Korridormethode hätte sich ein um die versicherungsmathematischen Verluste höherer at-equity-Buchwert ergeben, der zu einem geringeren Abgangsergebnis geführt hätte.

Mit Umstellung auf den geänderten IAS 19 erfolgte eine Überprüfung der Berechnung von Altersteilzeitverpflichtungen. In der Folge wurden die Verpflichtungen aus dem Erfüllungsrückstand im Sinne des IAS 8.42 angepasst. Dementsprechend wurden die Verpflichtungen zum 31. Dezember 2012 bzw. 1. Januar 2012 um 58 Mio. € bzw. 48 Mio. € erhöht. Die Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und das Ergebnis je Aktie sind im zweiten Quartal bzw. im ersten Halbjahr 2012 von untergeordneter Bedeutung.

## 2. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

### 5.12

#### Umsatzerlöse

in Millionen €	Q2 2013	Q2 2012	Q1-2 2013	Q1-2 2012
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	26.097	25.570	48.693	49.417
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	2.736	2.425	5.373	4.722
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services	767	793	1.533	1.578
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	92	96	195	178
	29.692	28.884	55.794	55.895

## 3. Funktionskosten

**Optimierungsprogramme.** Die Maßnahmen und Programme, deren Implementierungskosten sich wesentlich auf das EBIT der Segmente auswirken, sind im Folgenden kurz dargestellt:

*Daimler Trucks.* Mit dem Ziel, durch eine stärkere Nutzung von Skaleneffekten seine Rentabilität zu steigern, hat Daimler Trucks im Januar 2013 Personalanpassungen angekündigt. In Brasilien wird im Verwaltungsbereich mit einem Abbau der Belegschaft von rund 850 Mitarbeitern (einschließlich Daimler Buses) gerechnet, zu dem im ersten Quartal 2013 ein freiwilliges Ausscheidensprogramm begonnen wurde. Im Mai 2013 wurde darüber hinaus in Nichtproduktionsbereichen in Deutschland ein sozialverträgliches freiwilliges Ausscheidensprogramm mit dem Ziel gestartet, 800 Stellen zu reduzieren.

**Anwendung IFRS 13.** Im Mai 2011 hat das IASB IFRS 13 »Fair Value Measurement« veröffentlicht, der die Regelungen über die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert, die bisher in den einzelnen IFRS enthalten sind, in einem einzigen Standard zusammenführt und durch eine einheitliche Regelung ersetzt. IFRS 13 ist prospektiv für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Wesentliche Auswirkungen aus der Erstanwendung für die Bewertung von Vermögenswerten und Schulden ergeben sich nicht. Änderungen ergeben sich insbesondere im Konzernanhang. Danach haben die bisher nur zum Jahresabschluss zu berichtenden Informationen zu den Marktwerten der Finanzinstrumente sowie zur Kategorisierung von Finanzinstrumenten nun auch unterjährig zu erfolgen. Weitere Informationen können Anmerkung 16 entnommen werden.

*Daimler Buses.* Daimler Buses hat in 2012 eine Neuausrichtung für Teile des Geschäftssystems beschlossen. Dabei wurden Maßnahmen zur Effizienz- und Wachstumssteigerung definiert mit der Zielsetzung, Marktanteile in Westeuropa zu erhöhen, Produktportfolios auf die geänderten Marktanforderungen anzupassen und einzelne Kostenpositionen zu senken. Darüber hinaus enthielten diese Maßnahmen einen Abbau von bis zu zehn Prozent der Stammbesellschaft in Westeuropa. Bereits in 2012 wurden die Aktivitäten von Daimler Buses in Nordamerika neu ausgerichtet und in diesem Zusammenhang die Produktion von Orion Stadtbussen eingestellt und rund 900 Mitarbeiter abgebaut. Ferner wird in Brasilien an der Optimierung der Prozesse in den indirekten Bereichen und in der Verwaltung gearbeitet. Dazu wurde im ersten Quartal 2013 das unter Daimler Trucks beschriebene freiwillige sozialverträgliche Ausscheidensprogramm gestartet.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Aufwendungen aus den Optimierungsprogrammen, die sich auf das EBIT der Segmente ausgewirkt haben. Zudem sind die mit der Umsetzung dieser Programme verbundenen Zahlungsmittelabflüsse und -zuflüsse dargestellt.

## 5.13

### Optimierungsprogramme

in Millionen €	Q2 2013	Q2 2012	Q1-2 2013	Q1-2 2012
<b>Daimler Trucks</b>				
EBIT	-82	-	-95	-
Zahlungsmittelabfluss	-18	-	-25	-
<b>Daimler Buses</b>				
EBIT	-20	-46	-24	-82
Zahlungsmittelabfluss / -zufluss	5	10	-16	10

Die Aufwendungen betreffen zum überwiegenden Teil Personalmaßnahmen. Die Aufteilung nach Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

## 5.14

### Aufwendungen und Erträge aus den Optimierungsprogrammen bei Daimler Trucks und Daimler Buses

in Millionen €	Q2 2013	Q2 2012	Q1-2 2013	Q1-2 2012
Umsatzkosten	-42	-15	-50	-42
Vertriebskosten	-12	-9	-13	-13
Allgemeine Verwaltungskosten	-31	-6	-39	-8
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-11	-6	-11	-9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-9	-10	-9	-10
Sonstige betriebliche Erträge	3	-	3	-
	-102	-46	-119	-82

Aus den Optimierungsprogrammen bei Daimler Trucks werden Belastungen von bis zu 250 Mio. € erwartet. Zusätzlich zu den Aufwendungen aus dem Jahr 2012 erwartet Daimler Buses weitere Belastungen von bis zu 30 Mio. €.

Der Stand der gebildeten Rückstellung beläuft sich bei Daimler Trucks zum 30. Juni 2013 auf 70 Mio. €. Bei Daimler Buses waren per 30. Juni 2013 Rückstellungen von 40 (31. Dezember 2012: 58) Mio. € bilanziert.

Aus den Optimierungsprogrammen werden Zahlungsmittelabflüsse bis Ende 2017 erwartet.

#### 4. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen weisen folgende Zusammensetzung auf:

##### 5.15

###### Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Millionen €	Q2 2013	Q2 2012	Q1-2 2013	Q 1-2 2012
<b>Zinserträge</b>				
Nettozinsenertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	1	1	1	2
Zinsen und ähnliche Erträge	34	42	104	129
	<b>35</b>	43	<b>105</b>	131
<b>Zinsaufwendungen</b>				
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-89	-91	-177	-172
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-130	-132	-269	-244
	<b>-219</b>	-223	<b>-446</b>	-416

#### 5. Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

##### 5.16

###### Immaterielle Vermögenswerte

in Millionen €	30. Juni 2013	31. Dez. 2012
Geschäftswerte	712	729
Entwicklungskosten	7.297	7.160
Übrige immaterielle Vermögenswerte	1.202	996
	<b>9.211</b>	8.885

#### 6. Sachanlagen

Die Sachanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

##### 5.17

###### Sachanlagen

in Millionen €	30. Juni 2013	31. Dez. 2012
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.773	6.973
Technische Anlagen und Maschinen	6.869	6.523
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.926	4.844
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.252	2.259
	<b>20.820</b>	20.599

#### 7. Vermietete Gegenstände

Zum 30. Juni 2013 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 27.179 (31. Dezember 2012: 26.058) Mio. €. Im ersten Halbjahr 2013 ergaben sich Zugänge von 7.491 (2012: 6.652) Mio. € und Abgänge von 4.163 (2012: 3.402) Mio. €. Die Abschreibungen für das erste Halbjahr 2013 betragen 2.151 (2012: 1.788) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

## 8. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Die folgende Übersicht zeigt Eckdaten zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen:

### 5.18

#### At-equity bewertete Finanzinvestitionen

in Millionen €	EADS	RRPSH	BBAC	BFDA	Kamaz	Übrige <sup>1</sup>	Gesamt
<b>30. Juni 2013</b>							
Höhe des Anteils (in %)	-	50,0	50,0	50,0	15,0	-	-
At-equity-Buchwert	-	1.433	714	313	162	285	2.907
At-equity-Ergebnis (Q2 2013) <sup>2</sup>	3.363	12	11	-6	2	-59	3.323
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2013) <sup>2</sup>	3.397	-6	31	-23	7	-81	3.325
<b>31. Dezember 2012</b>							
Höhe des Anteils (in %)	14,9	50,0	50,0	50,0	15,0	-	-
At-equity-Buchwert	1.388	1.549	510	328	165	364	4.304
At-equity-Ergebnis (Q2 2012) <sup>2</sup>	17	4	36	-	5	-25	37
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2012) <sup>2</sup>	150	13	24	-	12	-64	135

1 Hierin sind auch Gemeinschaftsunternehmen berücksichtigt, die at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden.

2 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

**EADS.** Am 27. März 2013 hat die außerordentliche Hauptversammlung der EADS der neuen Führungs- und Aktionärsstruktur zugestimmt. Anschließend wurde am 2. April 2013 der im Jahr 2000 geschlossene Aktionärspakt aufgelöst und durch einen neuen Aktionärspakt ohne Beteiligung von Daimler ersetzt. Gleichzeitig wurden die bisher von Daimler gehaltenen, aber wirtschaftlich den Dedalus-Investoren zustehenden EADS-Aktien an die Dedalus-Investoren übergeben. Mit der Auflösung des bisherigen Aktionärspakts hat Daimler seinen maßgeblichen Einfluss bei EADS verloren. Durch den Verlust des maßgeblichen Einflusses bzw. durch die Übergabe der EADS-Aktien an die Dedalus-Investoren erfolgte am 2. April 2013 eine ergebniswirksame Neubewertung der EADS-Aktien mit dem aktuellen höheren Börsenkurs der EADS. Insgesamt ergab sich hieraus im zweiten Quartal 2013 im Konzern-EBIT ein Ertrag von 3.356 Mio. €, der mit 1.669 Mio. € den Daimler-Aktionären und mit 1.687 Mio. € den Dedalus-Investoren zusteht. Der Ertrag von 3.356 Mio. € wurde im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen. Dabei handelt es sich um einen reinen Buchgewinn ohne Zahlungsmittelzufluss. Darüber hinaus ergab sich zusätzlich zu der at-equity-Bewertung aus dem ersten Quartal 2013 (34 Mio. €) ein Ertrag von 7 Mio. €.

Am 16. April 2013 hat der Konzern bekannt gegeben, seinen verbleibenden EADS-Anteil von rd. 7,4% über ein beschleunigtes Platzierungsverfahren zu verkaufen. Der Verkauf ist am 17. April 2013 mit einem Angebotspreis von 37 € je EADS-Aktie erfolgt; hieraus ergab sich im zweiten Quartal 2013 im Konzern-EBIT ein zusätzlicher Aufwand von 184 Mio. €, der im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wurde. Der Aufwand resultierte aus dem im Vergleich zum 2. April 2013 zwischenzeitlich gesunkenen EADS-Aktienkurs. Der Verkauf führte im zweiten Quartal 2013 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 2.239 Mio. €. Nach Abschluss der Transaktion hält Daimler keine Anteile mehr an EADS. Der Konzern hat darüber hinaus jeweils mit Goldman Sachs und Morgan Stanley eine Vereinbarung mit Barabwicklung abgeschlossen, die es ermöglicht, bis zum Jahresende 2013 in begrenztem Umfang an einem möglichen Kursanstieg der EADS-Aktien zu partizipieren. Hieraus resultierte im zweiten Quartal 2013 ein Ertrag von 30 Mio. €, der im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wurde.

**Rolls-Royce Power Systems Holding (vormals Engine Holding).** Der mit der Tognum AG abgeschlossene Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag wurde am 19. Dezember 2012 im Handelsregister eingetragen. Seit dem 1. Januar 2013 ist die Kontrolle über die Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) an Rolls-Royce Holdings plc. (Rolls-Royce) vertragsgemäß übergegangen und die RRPSH wird als Tochterunternehmen in den Konzernabschluss von Rolls-Royce einbezogen.

Der Beschluss des Landgerichts Frankfurt a. M. vom 15. November 2011 über die Übertragung der nicht bereits der RRPSH gehörenden Stückaktien der Tognum AG gegen eine Abfindung (wertpapierübernahmerechtlicher Squeeze-out) ist im März 2013 wirksam geworden und die RRPSH hält seither 100% der Aktien der Tognum AG.

Die gegen den Beschluss gerichteten Rechtsbeschwerden wurden zurückgenommen, da die Rechtsbeschwerdeführer und die RRPSH sich außergerichtlich geeinigt haben. Die Minderheitsaktionäre der Tognum AG, deren Aktien im Rahmen des wertpapierübernahmerechtlichen Squeeze-outs auf die RRPSH übergegangen sind und die ehemaligen Aktionäre der Tognum AG, die das am 19. Dezember 2012 wirksam gewordene Abfindungsangebot unter dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag bereits angenommen haben, haben entsprechend dem außergerichtlichen Vergleich eine Abfindung von 31,61 € je Stückaktie erhalten.

Die Engine Holding GmbH wurde in Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH umbenannt. Die Eintragung im Handelsregister ist am 21. Mai 2013 erfolgt.

**BBAC.** Der Beteiligungsbuchwert an bzw. die anteiligen Ergebnisse der Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Daimler hat im zweiten Quartal 2013 im Zuge einer Kapitalerhöhung eine Zahlung in Höhe von rd. 160 Mio. € vorgenommen. Der chinesische Partner nahm in gleicher Höhe an der Kapitalerhöhung teil.

## 9. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

### 5.19

#### Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Millionen €	30. Juni 2013			31. Dezember 2012		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen						
Endkunden	13.248	25.487	38.735	13.289	25.379	38.668
Händler	9.203	1.689	10.892	8.995	1.687	10.682
Übrige	88	476	564	102	546	648
Buchwert (brutto)	22.539	27.652	50.191	22.386	27.612	49.998
Wertberichtigungen	-419	-520	-939	-388	-550	-938
Buchwert (netto)	22.120	27.132	49.252	21.998	27.062	49.060

## 10. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

### 5.20

#### Vorräte

in Millionen €	30. Juni 2013	31. Dez. 2012
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.188	2.137
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.597	2.292
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	14.353	13.235
Geleistete Anzahlungen	108	56
	19.246	17.720

## 11. Eigenkapital

**Belegschaftsaktienprogramme.** Im ersten Halbjahr 2013 hat die Daimler AG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,5 Mio. Stück Daimler Aktien erworben und an Mitarbeiter ausgegeben.

**Dividende.** Die Hauptversammlung vom 10. April 2013 hat beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2012 der Daimler AG (Einzelabschluss) eine Dividende von 2.349 Mio. € (2,20 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten. Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 11. April 2013.

## 12. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

**Pensionsaufwendungen.** Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in den Tabellen [7 5.21](#) und [7 5.22](#) dargestellt.

**Geleistete Beiträge an die Planvermögen.** Im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2013 betragen die Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen 66 und 84 (2012: 133 und 184) Mio. €.

### 5.21

#### Pensionsaufwendungen zweites Quartal

in Millionen €	Q2 2013			Q2 2012		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-136	-112	-24	-96	-76	-20
Aufwendungen aus Plankürzungen und Planabgeltungen	-	-	-	-2	-	-2
Nettozinsaufwand	-74	-66	-8	-67	-58	-9
Nettozinsertrag	1	-	1	1	-	1
	<b>-209</b>	<b>-178</b>	<b>-31</b>	<b>-164</b>	<b>-134</b>	<b>-30</b>

### 5.22

#### Pensionsaufwendungen erstes Halbjahr

in Millionen €	Q1-2 2013			Q1-2 2012		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-271	-224	-47	-193	-151	-42
Aufwendungen aus Plankürzungen und Planabgeltungen	-	-	-	-2	-	-2
Nettozinsaufwand	-149	-132	-17	-135	-116	-19
Nettozinsertrag	1	-	1	2	-	2
	<b>-419</b>	<b>-356</b>	<b>-63</b>	<b>-328</b>	<b>-267</b>	<b>-61</b>

## 13. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

### 5.23

#### Rückstellungen für sonstige Risiken

in Millionen €	30. Juni 2013			31. Dezember 2012		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Produktgarantien	2.242	2.676	4.918	2.562	2.528	5.090
Personal- und Sozialbereich	1.036	1.569	2.605	1.302	1.356	2.658
Übrige	2.635	1.228	3.863	2.428	1.266	3.694
	<b>5.913</b>	<b>5.473</b>	<b>11.386</b>	<b>6.292</b>	<b>5.150</b>	<b>11.442</b>

## 14. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

### 5.24

#### Finanzierungsverbindlichkeiten

in Millionen €	30. Juni 2013			31. Dezember 2012		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Anleihen	10.577	27.955	38.532	7.770	27.926	35.696
Geldmarktpapiere	1.512	-	1.512	1.768	-	1.768
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.974	8.738	19.712	11.629	8.581	20.210
Einlagen aus Direktbankgeschäft	7.923	4.091	12.014	8.481	3.640	12.121
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	2.325	2.934	5.259	2.505	2.644	5.149
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	38	298	336	55	320	375
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	672	358	1.030	703	229	932
	<b>34.021</b>	<b>44.374</b>	<b>78.395</b>	32.911	43.340	76.251

## 15. Rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, war die Laufzeit der Deferred Prosecution Agreements bis zum 31. Dezember 2012 verlängert worden. Am 31. Dezember 2012 sind beide Deferred Prosecution Agreements ausgelaufen und der US Bundesrichter Louis J. Freeh hat seine Tätigkeit als Post-Settlement Monitor planmäßig zum 1. April 2013 beendet.

Am 17. August 2009 hatte das Official Committee of Unsecured Creditors von OldCarCo LLC (vormals Chrysler LLC) eine Klage beim United States Konkursgericht des südlichen Distrikts von New York, gegen die Daimler AG, Daimler North America Corporation und andere eingereicht. Dieses Gremium, welches mittlerweile vom Liquidation Trust abgelöst worden war, erhob unbezifferte Schadenersatzansprüche auf der Grundlage von Aushöhlungs- sowie anderen juristischen Theorien. Dabei wurde behauptet, dass die empfangene Gegenleistung bei bestimmten Transaktionen im Zusammenhang mit dem Investment von Cerberus in Chrysler nicht angemessen war. Daimler hatte erfolgreich verschiedene juristische Verteidigungsargumente vorgetragen, so dass das Konkursgericht die Klage am 12. Mai 2011 als unbegründet abgewiesen hatte. Auf die Berufung des Liquidation Trust hin wurde diese Entscheidung vom Berufungsgericht des südlichen Distrikts von New York bestätigt. Auch eine erneute Berufung des Liquidation Trust am 19. Dezember 2011 zum US Court of Appeals für den Second Circuit in New York war erfolglos. Der US Court of Appeals bestätigte am 30. Januar 2013 einstimmig die erstinstanzliche Entscheidung des Konkursgerichts. Die Entscheidung ist mittlerweile rechtskräftig.

## 16. Finanzinstrumente

Die nachfolgende Tabelle 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 Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

### 5.25

#### Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

in Millionen €	30. Juni 2013		31. Dezember 2012	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	49.252	49.737	49.060	49.722
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.884	7.884	7.543	7.543
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.607	11.607	10.996	10.996
<b>Verzinsliche Wertpapiere</b>				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	7.263	7.263	5.598	5.598
<b>Übrige finanzielle Vermögenswerte</b>				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte <sup>1</sup>	2.229	2.229	2.031	2.031
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	368	368	341	341
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.236	1.236	1.364	1.364
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.285	2.285	2.224	2.224
	82.124	82.609	79.157	79.819
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
<b>Finanzierungsverbindlichkeiten</b>				
Finanzierungsverbindlichkeiten	78.395	79.566	76.251	77.661
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.381	10.381	8.832	8.832
<b>Übrige finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	272	272	253	253
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	582	582	620	620
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.146	7.146	7.576	7.576
	96.776	97.947	93.532	94.942

1 Darin enthalten sind zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile, für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar sind (30.06.2013: 573 Mio. €; 31.12.2012: 591 Mio. €).

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

**Verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte.** Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten:

- zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremd- und Eigenkapitalanteile; diese Finanzinstrumente wurden mit Börsenkursen zum 30. Juni 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 Eigenkapitalanteile umfassen insbesondere die Beteiligungen an Renault und Nissan.

- zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile; für diese Finanzinstrumente konnten keine beizulegenden Zeitwerte ermittelt werden, da Börsen- oder Marktwerte nicht verfügbar waren. Hierbei handelt es sich um Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen, bei denen keine Indikatoren einer dauerhaften Wertminderung zum Bilanzstichtag vorlagen und für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar sind. Für diese Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen. Für die zum 30. Juni 2013 ausgewiesenen Anteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

Die *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte* 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 Devisentermingeschäften und von Zinssicherungsswaps wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Devisenoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.
- derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinster, 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.

Die *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte* umfassen des Weiteren die vom Konzern gehaltene Option, die Anteile an der RRPSh Rolls-Royce andienen zu können.

**Übrige finanzielle Verbindlichkeiten.** Die *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten* betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Für Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten, sowie zu *derivativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, vergleiche die Ausführungen unter »Verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte«.

Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bewertungshierarchien vorzunehmen sind.

Für die Ermittlung des Kreditrisikos aus derivativen Finanzinstrumenten, die der Bewertungshierarchie »Stufe 2« zugeordnet sind, wird die in IFRS 13.48 beschriebene Ausnahme (auf Nettobasis gesteuerte Portfolien) in Anspruch genommen.

Tabelle [7 5.26](#) zeigt, in welche Bewertungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

## 5.26

### Bewertungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden

in Millionen €	30. Juni 2013				31. Dezember 2012			
	Gesamt	Stufe 1 <sup>1</sup>	Stufe 2 <sup>2</sup>	Stufe 3 <sup>3</sup>	Gesamt	Stufe 1 <sup>1</sup>	Stufe 2 <sup>2</sup>	Stufe 3 <sup>3</sup>
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	8.919	6.088	2.831	-	7.038	3.902	3.136	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	368	-	219	149	341	-	163	178
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.236	-	1.236	-	1.364	-	1.364	-
	<b>10.523</b>	<b>6.088</b>	<b>4.286</b>	<b>149</b>	8.743	3.902	4.663	178
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	272	-	272	-	253	-	253	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	582	-	582	-	620	-	620	-
	<b>854</b>	-	<b>854</b>	-	873	-	873	-

- 1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.
- 2 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.
- 3 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

Die Entwicklung der finanziellen Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet und der Stufe 3 zugeordnet sind, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

## 5.27

### Entwicklung der in Stufe 3 zugeordneten erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte

in Millionen €	2013
Stand zum 1. Januar	178
Im übrigen Finanzergebnis erfasste Verluste	-29
<b>Stand zum 30. Juni</b>	<b>149</b>
Verluste der Periode für zum 30. Juni gehaltene finanzielle Vermögenswerte	-29

Die der Stufe 3 zugeordneten und in Tabelle [7 5.26](#) dargestellten finanziellen Vermögenswerte betreffen ausschließlich die Option des Konzerns, die gehaltenen Anteile an der RRPSH Rolls-Royce andienen zu können.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der RRPSH Put-Option wird anhand eines Binomialmodells durchgeführt. Die Bewertung erfolgt quartalsweise. Im Zuge des Bewertungsprozesses werden die benötigten, öffentlich verfügbaren Marktdaten erhoben sowie die nicht beobachtbaren Inputparameter anhand der intern verfügbaren, aktuellen Informationen überprüft und gegebenenfalls aktualisiert. Insbesondere die Prämisen des durch ein Discounted-Cash-Flow-Verfahren ermittelten Unternehmenswerts der RRPSH werden zu jedem Quartal validiert. Die Ergebnisse der Bewertung der RRPSH Put-Option sowie wesentliche Änderungen der Eingangsparameter und deren jeweilige Auswirkungen auf den Optionswert werden dem Management quartalsweise berichtet.

## 5.28

### Informationen zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten unter Verwendung nicht beobachtbarer Eingangsparameter (Stufe 3)

Beschreibung	Nicht beobachtbare Eingangsparameter	Wert der nicht beobachtbaren Eingangsparameter
Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der RRPSH Put-Option	Erwartete Volatilität des Unternehmenswertes der RRPSH	25% p.a.
Ermittlung des Unternehmenswertes der RRPSH	Erwartetes Umsatzwachstum der RRPSH	2% - 12% p.a.
Ermittlung des Unternehmenswertes der RRPSH	Gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz der RRPSH	9% - 10% p.a.

Parameter mit wesentlichem Einfluss auf das Bewertungsergebnis sind der mittels eines Discounted-Cash-Flow-Verfahrens bestimmte Wert der RRPSH sowie die erwartete Volatilität dieses Wertes. Eine Sensitivitätsanalyse zeigt, dass ein um 10% höherer Wert der RRPSH zu einer Reduzierung des Optionswertes um 33 Mio. € führen würde. Umgekehrt würde ein um 10% geringerer Wert der RRPSH den Optionswert um 44 Mio. € erhöhen. Eine um 10% höhere erwartete Volatilität des RRPSH-Wertes würde zu einer Erhöhung des Optionswertes um 38 Mio. € führen. Dagegen würde eine um 10% geringere erwartete Volatilität des RRPSH-Wertes den Optionswert um 36 Mio. € reduzieren.

## 17. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das zweite Quartal 2013 und 2012 wie folgt dar:

### 5.29

#### Segmentberichterstattung zweites Quartal

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
<b>Q2 2013</b>								
Außenumsatzerlöse	15.691	7.398	2.338	921	3.344	29.692	-	29.692
Konzerninterne Umsatzerlöse	633	567	96	13	204	1.513	-1.513	-
Umsatzerlöse gesamt	16.324	7.965	2.434	934	3.548	31.205	-1.513	29.692
Segmentergebnis (EBIT)	1.041	434	204	27	319	2.025	3.217	5.242
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-47	10	1	-	-6	-42	3.365	3.323
davon Ertrag und Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	12	2	-	-1	-	13	-	13
<b>Q2 2012</b>								
Außenumsatzerlöse	14.945	7.559	2.278	1.011	3.091	28.884	-	28.884
Konzerninterne Umsatzerlöse	419	570	142	5	169	1.305	-1.305	-
Umsatzerlöse gesamt	15.364	8.129	2.420	1.016	3.260	30.189	-1.305	28.884
Segmentergebnis (EBIT)	1.337	524	200	-59	338	2.340	-72	2.268
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	18	11	-4	-	-5	20	17	37
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-46	-18	-6	-4	-	-74	-3	-77

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Halbjahr 2013 und 2012 wie folgt dar:

## 5.30

### Segmentberichterstattung erstes Halbjahr

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
<b>Q1-2 2013</b>								
Außenumsatzerlöse	29.247	13.932	4.247	1.658	6.710	55.794	-	55.794
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.187	1.057	173	27	415	2.859	-2.859	-
Umsatzerlöse gesamt	30.434	14.989	4.420	1.685	7.125	58.653	-2.859	55.794
Segmentergebnis (EBIT)	1.501	550	285	-4	633	2.965	3.194	6.159
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-44	-18	1	-	-12	-73	3.398	3.325
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-18	-8	-3	-2	-	-31	-3	-34

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
<b>Q1-2 2012</b>								
Außenumsatzerlöse	29.345	14.467	4.291	1.733	6.059	55.895	-	55.895
Konzerninterne Umsatzerlöse	956	1.045	217	13	341	2.572	-2.572	-
Umsatzerlöse gesamt	30.301	15.512	4.508	1.746	6.400	58.467	-2.572	55.895
Segmentergebnis (EBIT)	2.567	900	367	-164	682	4.352	14	4.366
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-28	31	-7	-	-11	-15	150	135
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-148	-51	-22	-7	-2	-230	-17	-247

**Überleitung.** Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ergibt sich aus der Tabelle [7 5.31](#).

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

## 5.31

### Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT)

In Millionen €	Q2 2013	Q2 2012	Q1-2 2013	Q1-2 2012
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	2.025	2.340	2.965	4.352
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen <sup>1</sup>	3.365	17	3.398	150
Sonstige zentrale Posten	-176	-76	-266	-111
Eliminierungen	28	-13	62	-25
Konzern-EBIT	5.242	2.268	6.159	4.366
Zinserträge	35	43	105	131
Zinsaufwendungen	-219	-223	-446	-416
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.058	2.088	5.818	4.081

1 Beinhaltet das anteilige Ergebnis von EADS.

## 18. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

**Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.** Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [7 5.32](#) dargestellt.

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte und empfangene Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group) und die Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) bzw. die Tognum AG (Tognum), die ein Tochterunternehmen der RRPSH ist.

Im Zusammenhang mit seiner 45%-igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgegeben, die in Tabelle [7 5.32](#) nicht enthalten sind (110 Mio. € zum 30. Juni 2013 und zum 31. Dezember 2012).

Die Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen betreffen überwiegend die Geschäftsbeziehungen mit Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). BBAC produziert und vertreibt für den Konzern Mercedes-Benz Fahrzeuge in China.

Um die Wachstumschancen des chinesischen Marktes nutzen zu können und die Zusammenarbeit mit dem Partner Beijing Automotive Group Co., Ltd. zu intensivieren, hat Daimler im zweiten Quartal 2013 rund 0,2 Mrd. € in das Gemeinschaftsunternehmen BBAC investiert und plant weitere Investitionen von rund 0,2 Mrd. €. Bei weiterem Kapitalbedarf würde BBAC die erforderlichen Mittel an den Kapitalmärkten aufnehmen.

Daimler, die Beijing Automotive Group Co., Ltd. (BAIC Group) und BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) haben am 1. Februar 2013 einen Vertrag unterzeichnet, wonach Daimler rund 0,6 Mrd. € in BAIC Motor investieren wird. BAIC Motor ist die Pkw-Sparte der BAIC Group, einem der führenden Automobilunternehmen in China. Die Beteiligung wird durch die Ausgabe neuer Aktien an Daimler vollzogen und wird einem Anteil von 12% an BAIC Motor entsprechen. Das Abkommen ist noch von den zuständigen Behörden zu genehmigen. Die Genehmigungen für den Abschluss der Transaktion werden voraussichtlich neun Monate beanspruchen. Der Vertrag sieht vor, dass Daimler zwei Sitze im Verwaltungsgremium von BAIC Motor erhält. Beide Seiten haben weiterhin vereinbart, dass BAIC Motor seinen Anteil am gemeinsamen Joint Venture BBAC über eine Kapitalerhöhung um 1% auf 51% erhöht. Gleichzeitig erhöht Daimler seinen Anteil an der gemeinsamen, integrierten Vertriebsgesellschaft Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. ebenfalls um 1% auf 51%.

Im Dezember 2011 wurde das Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA) von Daimler und dem chinesischen Lkw-Hersteller Beiqi Foton Motor Co., Ltd. gegründet. Daimler hat sich verpflichtet, Kapital in das Gemeinschaftsunternehmen einzubringen und darüber hinaus die Produktion für einen Lkw-Motor bei BFDA aufzubauen. Im Jahr 2012 wurde eine Kapitaleinlage von 344 Mio. € geleistet.

Bis zum Ende des ersten Quartals 2013 entfielen weitere wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen auf die Mercedes-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft, die Fahrzeuge und Ersatzteile des Konzerns vertreibt und im März 2013 zusammen mit weiteren Gesellschaften von der Pappas-Gruppe vollständig erworben wurde.

Zudem bestehen größere Geschäftsbeziehungen mit dem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co. Ltd. (FBAC). FBAC produziert und vertreibt Vans der Marke Mercedes-Benz in China. Im ersten Quartal 2013 wurde ein neues Produktionsentwicklungszentrum von Mercedes-Benz Vans in China eröffnet. Die Gesamtinvestition für das Zentrum beläuft sich auf rd. 60 Mio. €.

Die zusammen mit Kamaz OAO, einem weiteren assoziierten Unternehmen des Konzerns, gegründeten Gemeinschaftsunternehmen Mercedes-Benz Trucks Vostok OAO und Fuso Kamaz Trucks Rus Ltd. produzieren und vertreiben in Russland Lkw der Marken Mercedes-Benz und Fuso. Zudem werden Busse der Marken Mercedes-Benz und Setra in Russland vertrieben. Daimler und der russische Lkw-Hersteller Kamaz haben im Rahmen ihrer strategischen Partnerschaft ein Lieferabkommen über Motoren und Achsen für Lkw und Busse des russischen Unternehmens im November 2012 unterzeichnet. Der Konzern will damit sein Komponenten-Netzwerk in Russland erweitern.

## 5.32

### Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			
	Q2 2013	Q2 2012	Q1-2 2013	Q1-2 2012	Q2 2013	Q2 2012	Q1-2 2013	Q1-2 2012
Assoziierte Unternehmen	118	219	300	405	108	143	191	182
Gemeinschaftsunternehmen	571	724	1.122	1.416	46	69	80	137

in Millionen €	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	30. Juni 2013	31. Dezember 2012	30. Juni 2013	31. Dezember 2012
Assoziierte Unternehmen	143	212	31	69
Gemeinschaftsunternehmen	630	627	13	21

# Versicherung der gesetzlichen Vertreter

gemäß § 37y WpHG i.V.m. § 37w Abs. 2 Nr. 3 WpHG

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzernzwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Stuttgart, den 23. Juli 2013

Dieter Zetsche

Wolfgang Bernhard

Christine Hohmann-Dennhardt

Wilfried Porth

Andreas Renschler

Hubertus Troska

Bodo Uebber

Thomas Weber

# Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An den Aufsichtsrat der Daimler AG

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, Stuttgart, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2013, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 37w WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, 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 den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, 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 den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

Stuttgart, den 23. Juli 2013

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Becker  
Wirtschaftsprüfer

Meyer  
Wirtschaftsprüfer

# Adressen | Informationen

## **Investor Relations**

Telefon 0711 17 92261  
17 97778  
17 95256  
17 95277  
Telefax 0711 17 94075

Diesen Zwischenbericht sowie weitere  
Informationen finden Sie im Internet unter  
**[www.daimler.com](http://www.daimler.com)**

## **Konzeption und Inhalt**

Daimler AG  
Investor Relations

## **Publikationen für unsere Aktionäre:**

Geschäftsbericht (deutsch, englisch)  
Zwischenberichte zum ersten, zweiten  
und dritten Quartal (deutsch und englisch)  
Nachhaltigkeitsbericht (deutsch und englisch)  
[www.daimler.com/ir/berichte](http://www.daimler.com/ir/berichte)

# Finanzkalender

## **Zwischenbericht Q2 2013**

24. Juli 2013

## **Zwischenbericht Q3 2013**

24. Oktober 2013

## **Jahrespressekonferenz und Telefonkonferenz für Analysten und Investoren**

6. Februar 2014

## **Hauptversammlung 2014**

Messe Berlin  
9. April 2014

## **Zwischenbericht Q1 2014**

30. April 2014

## **Zwischenbericht Q2 2014**

23. Juli 2014

## **Zwischenbericht Q3 2014**

23. Oktober 2014

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

