

DAIMLER

Zwischenbericht Q2 2018



# Inhaltsverzeichnis

A   Wichtige Kennzahlen	4
B   Daimler am Kapitalmarkt	6
C   Konzernzwischenlagebericht	7 - 24
Geschäftsentwicklung	7
Ertragslage	9
Finanzlage	13
Vermögenslage	16
Investitions- und Forschungstätigkeit	18
Mitarbeiter	18
Wichtige Ereignisse	18
Risiko- und Chancenbericht	19
Prognosebericht	21
D   Geschäftsfelder	25 - 29
Mercedes-Benz Cars	25
Daimler Trucks	26
Mercedes-Benz Vans	27
Daimler Buses	28
Daimler Financial Services	29
E   Konzernzwischenabschluss	30 - 64
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	30
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	32
Konzernbilanz	34
Konzern-Kapitalflussrechnung	35
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	36
Konzernanhang zum Zwischenabschluss	38
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	65
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	66
F   Adressen – Informationen – Finanzkalender	67

## Titelmotiv: Der neue Sprinter.

Die dritte Generation des Sprinter definiert die Spitzenklasse der großen Transporter neu. Die klassischen Stärken des Segmentbegründers wurden weiter verbessert und durch intelligente Produkte und Dienstleistungen ergänzt. Der neue Sprinter präsentiert sich dabei als voll vernetzte Gesamtsystemlösung. Zu den herausragenden Neuerungen zählen unter anderem die volle Konnektivität, das neue Multi-mediasystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience) sowie innovative Assistenzsysteme. Er ist seit Juni auf dem europäischen Markt erhältlich.

## Q2

## Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q2 2018	Q2 2017	Veränd. in %
Umsatz	<b>40.756</b>	41.214 <sup>2</sup>	-1 <sup>1</sup>
Europa	<b>17.293</b>	17.142	+1
davon Deutschland	<b>6.194</b>	6.158	+1
NAFTA	<b>11.482</b>	11.759	-2
davon USA	<b>9.727</b>	10.096	-4
Asien	<b>9.505</b>	9.703	-2
davon China	<b>4.482</b>	4.764	-6
Übrige Märkte	<b>2.476</b>	2.610	-5
Sachinvestitionen	<b>1.550</b>	1.404	+10
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	<b>2.290</b>	2.132	+7
davon aktivierte Entwicklungskosten	<b>670</b>	718	-7
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	<b>-18</b>	1.093	.
EBIT	<b>2.640</b>	3.747 <sup>2</sup>	-30
Konzernergebnis	<b>1.825</b>	2.512 <sup>2</sup>	-27
Ergebnis je Aktie (in €)	<b>1,61</b>	2,28 <sup>2</sup>	-29
Beschäftigte	<b>300.777</b>	289.321 <sup>3</sup>	+4

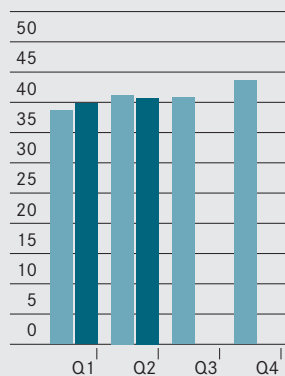
1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 2%.

2 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Weitere Informationen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

3 Stand 31.12.2017.

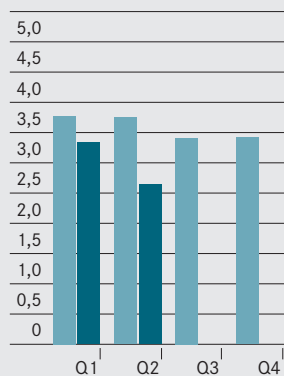
## Umsatz

in Milliarden €



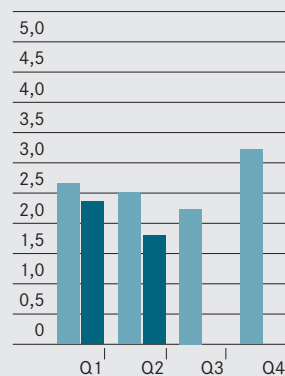
## EBIT

in Milliarden €



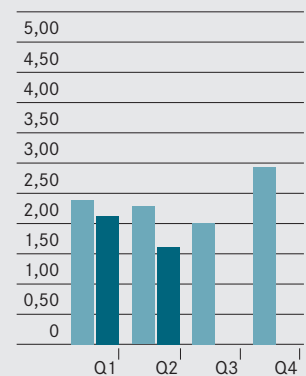
## Konzernergebnis

in Milliarden €



## Ergebnis je Aktie

in €



■ 2017  
■ 2018

## Q1-2

## Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-2 2018	Q1-2 2017	Veränd. in %
Umsatz	<b>80.541</b>	79.796 <sup>2</sup>	+1 <sup>1</sup>
Westeuropa	<b>33.727</b>	33.280	+1
davon Deutschland	<b>12.149</b>	11.966	+2
NAFTA	<b>22.083</b>	22.573	-2
davon USA	<b>18.801</b>	19.524	-4
Asien	<b>19.843</b>	18.938	+5
davon China	<b>9.653</b>	9.096	+6
Übrige Märkte	<b>4.888</b>	5.005	-2
Sachinvestitionen	<b>2.893</b>	2.704	+7
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	<b>4.611</b>	4.265	+8
davon aktivierte Entwicklungskosten	<b>1.279</b>	1.403	-9
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	<b>1.804</b>	3.038	-41
EBIT	<b>5.975</b>	7.518 <sup>2</sup>	-21
Konzernergebnis	<b>4.179</b>	5.164 <sup>2</sup>	-19
Ergebnis je Aktie (in €)	<b>3,74</b>	4,67 <sup>2</sup>	-20
Beschäftigte	<b>300.777</b>	289.321 <sup>3</sup>	+4

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzzanstieg um 5%.

2 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Weitere Informationen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

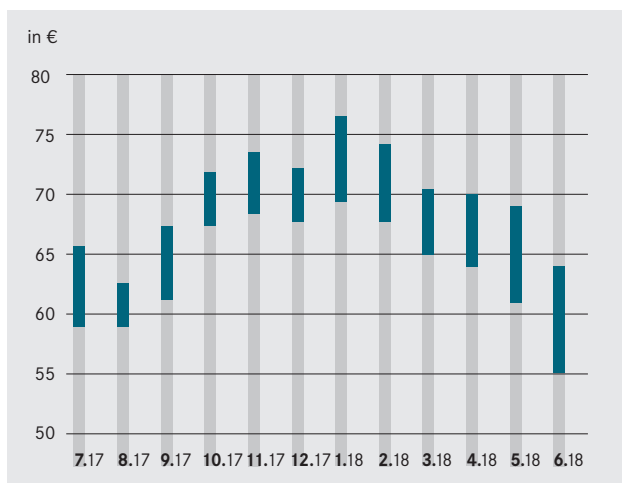
3 Stand 31.12.2017.

# Daimler am Kapitalmarkt

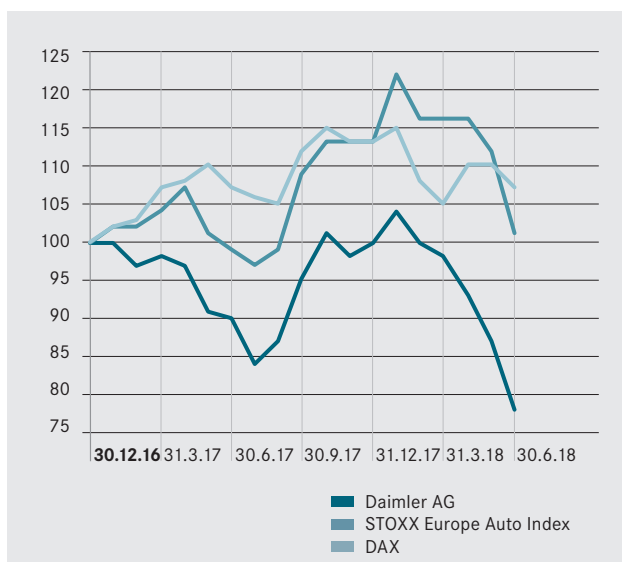
## Kennzahlen

	30. Juni 2018	30. Juni 2017	Veränd. in %
Ergebnis je Aktie im Q2 (in €)	1,61	2,28	-29
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	58,98	67,80	-13
Xetra-Schlusskurs (in €)	55,13	63,37	-13

## Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2017/2018



## Börsenkursentwicklung (indiziert)



## Automobilaktien im zweiten Quartal 2018 unter Druck

Der sich verschärfende Handelsstreit um mögliche Strafzölle und entsprechende Gegenmaßnahmen wirkten sich im zweiten Quartal negativ auf die Entwicklung der globalen Aktienmärkte aus. Besonders im Fokus der Diskussion standen hier auch Zölle auf Automobilimporte in die USA und China, die sich negativ auf die Ertragskraft der Automobilwirtschaft mit ihren global verzweigten Liefer- und Produktionsnetzwerken auswirken. Eine Zinserhöhung der US-Notenbank im Juni belastete die Märkte zusätzlich. Während Investoren die langfristigen Chancen, die sich durch die hohen Investitionen in Zukunftstechnologien ergeben, anerkennen, bleiben Automobilwerte relativ zu anderen Sektoren dennoch niedrig bewertet.

Die weiterhin positive Entwicklung des Absatzes bei Mercedes-Benz Cars und des Lkw-Auftragseingangs in den USA konnten der Daimler-Aktie im zweiten Quartal keine nachhaltigen Impulse geben. Die anhaltende Diskussion um Dieselfahrzeuge wirkte sich negativ auf den Kursverlauf aus. Vor dem Hintergrund zu erwartender erhöhter Einfuhrtarife für US-Fahrzeuge in China und von Belastungen durch den Zertifizierungsprozess nach dem neuen Standard WLTP passte Daimler seine Ergebniserwartung für das Geschäftsjahr 2018 Ende Juni an. Dies führte zu einer weiteren Belastung des Aktienkurses. Die Daimler-Aktie schloss zum Quartalsende bei 55,13 € und lag damit um rund 20% unter dem Wert zum Ende des ersten Quartals 2018. Unter Berücksichtigung der Dividende in Höhe von 3,65 € lag die Wertentwicklung unserer Aktie im ersten Halbjahr 2018 bei -17%, während der DAX um 5% zurückging und der STOXX Europe Auto Index im gleichen Zeitraum um 11% gefallen ist.

## Günstiges Zinsumfeld für Refinanzierungen genutzt

Der Daimler-Konzern hat sich im ersten Halbjahr 2018 erneut zu attraktiven Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten refinanziert. Anfang Mai emittierte die Daimler Finance North America LLC im US-amerikanischen Kapitalmarkt Anleihen mit zwei, drei, fünf und annähernd zehnjähriger Laufzeit mit einem Gesamtvolumen von 4,0 Mrd. US-\$. Darüber hinaus emittierte die Daimler AG im europäischen Kapitalmarkt eine zweitrangige Anleihe mit einem Volumen von 2,25 Mrd. €. Im Juli 2018 hat Daimler mit einem Konsortium internationaler Banken Verhandlungen über eine neue Kreditlinie mit einem Volumen von 11 Mrd. € erfolgreich abgeschlossen.



# Konzernzwischenlagebericht

**Konzernabsatz auf 833.000 Einheiten (+1%) gestiegen**

**Umsatz bei 40,8 (i. V. 41,2) Mrd. €**

**Konzern-EBIT in Höhe von 2,6 (i. V. 3,7) Mrd. €**

**Konzernergebnis von 1,8 (i. V. 2,5) Mrd. €**

**Free Cash Flow im Industriegeschäft im ersten Halbjahr bei 1,8 (i. V. 3,0) Mrd. €**

**Für Gesamtjahr 2018 leichter Anstieg beim Absatz und beim Umsatz erwartet**

**Konzern-EBIT leicht unter dem Niveau des Vorjahres erwartet**

## Geschäftsentwicklung

### Weltwirtschaft ist weiter auf Expansionskurs

Die **Weltwirtschaft** zeigte sich im zweiten Quartal 2018 angesichts zunehmender geopolitischer Spannungen widerstandsfähig und dürfte erneut um mehr als 3% gegenüber dem Vorjahr gewachsen sein. Wichtige Konjunkturindikatoren haben im Durchschnitt zwar weiter nachgegeben, befinden sich aber im langfristigen Vergleich noch immer auf einem hohen Niveau. Die Schwankungen an den globalen Aktienmärkten und handelspolitische Spannungen, ausgehend von protektionistischen Maßnahmen der US-Regierung, wirkten sich belastend auf globale Stimmungsindikatoren aus, hatten bislang jedoch noch keine größeren Auswirkungen auf die realwirtschaftliche Entwicklung. In den USA sorgte die zum Jahresende 2017 verabschiedete Steuerreform weiterhin für Optimismus bei den Unternehmen, und auch der private Verbrauch entwickelte sich deutlich dynamischer als noch zu Jahresbeginn. Dementsprechend setzte die US-Zentralbank ihren Zinserhöhungskurs im Juni erwartungsgemäß fort und hob den Leitzins um weitere 25 Basispunkte an. In der Europäischen Währungsunion hat sich die wirtschaftliche Dynamik zwar etwas abgeschwächt, dennoch dürfte sich das Wachstum nicht zuletzt dank der weiterhin expansiven Geldpolitik der EZB auf einem ähnlichen Niveau wie im ersten Quartal fortgesetzt haben. Basierend auf anhaltend günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen kündigte die EZB an, ihr Anleihekaufprogramm zum Jahresende 2018 auslaufen zu lassen. Weiterhin stabil entwickelte sich die chinesische Wirtschaft, deren Dynamik nach dem überraschend starken Zuwachs zu Jahresbeginn im zweiten Quartal nur leicht nachgelassen hat. Die Rohölpreise bewegten sich mit Werten zwischen 65 und 80 US-\$ je Barrel deutlich über dem Vorjahr, und auch die industriellen Rohstoffpreise zogen im Quartalsverlauf weiter an. Davon profitieren weiterhin die rohstoffexportierenden Schwellenländer. Im Gegensatz dazu kamen jedoch einige größere Schwellenländer infolge höherer US-Zinsen und der resultierenden Dollar-Stärke erheblich unter Druck und mussten im zweiten Quartal deutliche Wechselkursverluste hinnehmen.

Die **weltweite Pkw-Nachfrage** entwickelte sich weiterhin günstig und verzeichnete auch im zweiten Quartal einen leichten Anstieg. Der europäische Markt lag leicht über dem Vorjahreswert. Dabei entwickelten sich die Verkäufe in Westeuropa wieder etwas dynamischer und legten gegenüber dem Vorjahresniveau ebenfalls leicht zu. Der britische Markt verbuchte nach dem deutlichen Rückgang im ersten Quartal nun einen leichten Zuwachs. Die Nachfrage in Deutschland stieg ebenfalls leicht an, der französische Pkw-Markt übertraf das Vorjahresniveau deutlich. In Osteuropa legten die Verkaufszahlen insgesamt leicht zu, der Anstieg des russischen Marktes fiel dabei

erneut deutlich aus. Nachdem in China die steuerlichen Kaufanreize für kleine Pkw zu Jahresbeginn beendet wurden, normalisierte sich die Nachfrage im bisherigen Jahresverlauf schneller als erwartet. Im zweiten Quartal war sogar ein deutlicher Zuwachs des chinesischen Pkw-Marktes zu beobachten. Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge übertraf den Vorjahreswert leicht und bewegte sich damit weiterhin auf sehr hohem Niveau. Die Pkw-Verkäufe in Japan verzeichneten einen leichten Rückgang.

Die Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** entwickelte sich mit regionalen Unterschieden insgesamt positiv. Der Markt in der NAFTA-Region setzte seine schwungvolle Erholung fort und übertraf das Vorjahresniveau erneut um gut 20%. In der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) bewegte sich die Nachfrage weiterhin auf sehr solidem Niveau und legte im Vergleich zum Vorjahr nochmals leicht zu. Trotz der breit angelegten Streiks im Transportgewerbe im Mai erholte sich der brasilianische Markt von sehr niedrigem Niveau kommend deutlich. Der türkische Markt schwächte sich spürbar ab und lag deutlich unter dem bereits schwachen Vorjahresniveau. In Russland setzte die Lkw-Nachfrage nach letzten Schätzungen ihren Erholungskurs im zweiten Quartal fort.

Die aus unserer Sicht wichtigsten asiatischen Märkte entwickelten sich insgesamt günstig. In Japan zeigte sich die Nachfrage nach leichten, mittleren und schweren Lkw weiterhin solide und legte im Vergleich zum Vorjahr deutlich zu. In Indien setzte sich im mittelschweren und schweren Segment die kräftige Erholung fort. Hier kommt inzwischen verstärkt die Nachfrage im Markt an, die sich im vergangenen Jahr aufgrund regulatorischer Belastungsfaktoren aufgestaut hatte. Der chinesische Markt entwickelte sich im zweiten Quartal besser als erwartet und lag deutlich über dem Vorjahresniveau.

Die **Transporternachfrage** in der Region EU30 legte im zweiten Quartal 2018 weiter zu. Dabei erhöhte sich das Marktvolumen für mittelgroße und große Transporter um 10%. Bei den kleinen Transportern stieg die Nachfrage um 2%. Im Segment der mittelgroßen Pickups wuchs der Markt im Vergleich zum Vorjahresquartal um 14%. Der US-Markt für große Transporter lag leicht über dem Vorjahresniveau. In Lateinamerika hat sich der Markt für große Transporter im Vergleich zum Vorjahr weiter positiv entwickelt.

Bei den **Bussen** lag das Marktvolumen in der Region EU30 deutlich über dem Niveau des Vorjahres. In Brasilien ging die Nachfrage nach Fahrgestellen deutlich zurück (-8%).

**Absatzanstieg um 1% im zweiten Quartal**

Im zweiten Quartal 2018 hat Daimler weltweit 833.000 (i. V. 822.500) Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt. **↗ C.01**

Der Absatz von **Mercedes-Benz Cars** lag mit 590.700 Einheiten im zweiten Quartal 2018 auf dem hohen Niveau des Vorjahres (-1%). In Europa wurden von April bis Juni 250.200 Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und smart verkauft (-7%), davon gingen 81.900 Einheiten nach Deutschland (-4%). In China, dem größten Markt des Unternehmens, konnte ein neuer Absatzrekord von 166.900 Einheiten erzielt und der Bestwert aus dem Vorjahr um 11% übertroffen werden. Südkorea (+9%) und Indien, wo das Wachstum 34% betrug, verbuchten ebenfalls neue Verkaufsbestwerte. In den USA lag der Absatz mit 78.000 Einheiten auf Vorjahresniveau.

**Daimler Trucks** steigerte den Absatz im zweiten Quartal um 6% auf 123.900 Einheiten. In der NAFTA-Region lag der Absatz mit 44.300 (i. V. 42.300) Einheiten leicht über dem Vorjahr. In Lateinamerika übertrafen unsere Verkäufe mit 7.900 (i. V. 7.000) Einheiten deutlich das Vorjahresniveau; einen wesentlichen Beitrag dazu lieferte Brasilien mit 4.400 (i. V. 2.900) Einheiten. In der Region EU30 steigerten wir unseren Absatz leicht auf 21.100 (i. V. 20.400) Einheiten. In der Türkei verkauften wir 1.700 (i. V. 2.900) Lkw. In Asien steigerten wir unsere Verkäufe um 13% auf 40.300 Fahrzeuge. Neben einem deutlichen Anstieg in Indonesien um 67% auf 16.400 Einheiten verzeichneten wir auch in Indien einen deutlichen Absatzzuwachs auf 5.800 (i. V. 3.600) Fahrzeuge. Die Verkäufe in Japan lagen mit 10.400 (i. V. 10.200) Lkw leicht über dem Niveau des Vorjahres. Im Nahen und Mittleren Osten setzten wir mit 2.000 (i. V. 6.400) Fahrzeugen deutlich weniger Lkw ab als im Vorjahreszeitraum.

**Mercedes-Benz Vans** steigerte seinen Absatz im zweiten Quartal 2018 um 7% auf einen neuen Bestwert von 110.900 Einheiten. In der Region EU30 lag der Absatz mit 71.300 (i. V. 70.400) Einheiten auf Vorjahresniveau. Wachstum verzeichneten wir beispielsweise in Frankreich (+9%) und in Schweden (+79%). Im deutschen Markt verzeichnete die Transportersparte mit 28.100 (i. V. 27.400) Einheiten einen Bestwert im zweiten Quartal. Sehr positiv war die Entwicklung in der NAFTA-Region. Dabei stieg der Absatz in den USA um 10% und erreichte mit 9.900 Einheiten ebenfalls einen neuen Bestwert im zweiten Quartal. In Lateinamerika lag der Absatz mit 4.000 Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. In China konnte Mercedes-Benz Vans seine Position weiter verbessern und verzeichnete mit einem Absatzanstieg von 18% auf 7.500 Einheiten das bisher absatzstärkste Quartal.

Der Absatz von **Daimler Buses** lag im zweiten Quartal 2018 mit 7.500 Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. In der Region EU30 lagen wir mit 2.200 Einheiten der Marken Mercedes-Benz und Setra ebenfalls in der Größenordnung des Vorjahres. In Lateinamerika (ohne Mexiko) blieb der Absatz von Daimler Buses mit 3.400 Fahrgestellen leicht unter dem Vorjahresniveau. In Mexiko ging unser Absatz im zweiten Quartal 2018 mit 800 (i. V. 1.000) Einheiten deutlich zurück. Dagegen verzeichneten wir in Indien einen signifikanten Absatzanstieg auf 500 (i. V. 250) Einheiten.

Bei **Daimler Financial Services** stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 2% auf 18,3 Mrd. €. Das Portfolio von Daimler Financial Services umfasste Ende Juni mehr als 5 Mio. Fahrzeuge; das entspricht einem Vertragsvolumen von 146,7 Mrd. € und damit einem Anstieg von 5% gegenüber dem Jahresende 2017. Sehr erfreulich verlief auch das Versicherungsgeschäft. Weltweit wurden im zweiten Quartal 579.000 (i. V. 519.000) Versicherungsverträge über Daimler Financial Services abgeschlossen.

Der **Umsatz** von Daimler lag im zweiten Quartal bei 40,8 (i. V. 41,2) Mrd. €. Bereinigt um Wechselkursveränderungen stieg der Umsatz um 2%. **↗ C.02**

Der Umsatz von Mercedes-Benz Cars sank im Wesentlichen infolge des leicht rückläufigen Absatzes sowie des gegenüber dem Euro schwächeren US-Dollars um 4% auf 22,6 Mrd. €. Bei Daimler Trucks erhöhte sich der Umsatz um 2% auf 9,2 Mrd. €. Insbesondere aufgrund gegenläufiger Wechselkurseffekte fiel der Umsatzanstieg unterproportional zur Absatzsteigerung aus. Mercedes-Benz Vans konnte seinen Umsatz um 6% auf 3,5 Mrd. € erhöhen. Bei Daimler Buses ging der Umsatz vor allem aufgrund eines schwächeren globalen Produktmix und negativer Wechselkurseffekte um 12% auf 1,1 Mrd. € zurück. Bei Daimler Financial Services stieg der Umsatz um 6% auf 6,3 Mrd. €.

**C.01****Absatz nach Geschäftsfeldern**

	Q2 2018	Q2 2017	Veränd. in %
Daimler-Konzern	833.005	822.504	+1
Mercedes-Benz Cars	590.690	595.178	-1
Daimler Trucks	123.910	116.429	+6
Mercedes-Benz Vans	110.883	103.393	+7
Daimler Buses	7.522	7.504	+0

**C.02****Umsatz nach Geschäftsfeldern**

in Millionen €	Q2 2018	Q2 2017 <sup>1</sup>	Veränd. in %
Daimler-Konzern	40.756	41.214	-1
Mercedes-Benz Cars	22.575	23.570	-4
Daimler Trucks	9.185	9.030	+2
Mercedes-Benz Vans	3.511	3.325	+6
Daimler Buses	1.075	1.217	-12
Daimler Financial Services	6.307	5.930	+6

<sup>1</sup> Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

## Ertragslage

Der **Daimler-Konzern** erzielte im zweiten Quartal 2018 ein EBIT von 2.640 Mio. € und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert von 3.747 Mio. €. **↗ C.03**

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars konnte das Vorjahresergebnis nicht erreichen. Der starke Ergebnismrückgang ist vor allem auf eine temporär schwächere Preisdurchsetzung zurückzuführen. Das Ergebnis von Daimler Trucks lag auf dem Niveau des Vorjahresquartals.

Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses erzielten ein EBIT deutlich unter dem Vorjahreswert. Bei Daimler Financial Services führte die Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren zu einer wesentlichen Belastung des Ergebnisses. Wechselkurseffekte wirkten sich in Summe negativ auf das operative Ergebnis aus.

Die Überleitung der Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT zeigt im zweiten Quartal 2018 ein Ergebnis über dem Wert des Vorjahresquartals.

### C.03

#### EBIT nach Segmenten

in Millionen €	Q2 2018	Q2 2017 <sup>1</sup>	Veränd. in %	Q1-2 2018	Q1-2 2017 <sup>1</sup>	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	1.901	2.365	-20	3.961	4.363	-9
Daimler Trucks	546	548	-0	1.193	1.210	-1
Mercedes-Benz Vans	152	349	-56	324	686	-53
Daimler Buses	66	78	-15	103	150	-31
Daimler Financial Services	66	522	-87	614	1.046	-41
Überleitung	-91	-115	-	-220	63	-
Daimler-Konzern <sup>2</sup>	2.640	3.747	-30	5.975	7.518	-21

<sup>1</sup> Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

<sup>2</sup> Die operative Ergebnisgröße EBIT stellt das Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern dar. Die Überleitung des EBIT des Daimler-Konzerns auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 19 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss enthalten.

Im zweiten Quartal 2018 lag das EBIT des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** mit 1.901 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert von 2.365 Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 8,4 (i. V. 10,0)%. **↗ C.03**

Maßgeblichen Einfluss auf den Ergebnismrückgang hatte eine temporär schwächere Preisdurchsetzung. Des Weiteren belastete der Brand bei einem Zulieferer in den USA und damit verbundene Produktionsausfälle das EBIT. Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie eine ungünstige Wechselkursentwicklung wirkten sich ebenfalls ergebnisbelastend aus. Aufwendungen im Zusammenhang mit veranlassten Servicemaßnahmen für Dieselfahrzeuge wirkten ergebnismindernd. Dagegen konnten durch die technische Weiterentwicklung von Komponenten Rückstellungen für Garantiemaßnahmen reduziert werden.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** erzielte im zweiten Quartal 2018 mit einem EBIT von 546 (i. V. 548) Mio. € ein Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzrendite betrug 5,9 (i. V. 6,1)%. **↗ C.03**

Positive Ergebnisbeiträge lieferten der Absatzanstieg insbesondere in der NAFTA-Region und die Realisierung von Effizienzverbesserungen. Im Vorjahresquartal waren Aufwendungen für Kundendienstmaßnahmen bei Mercedes-Benz Trucks enthalten. Belastungen entstanden aus höheren Aufwendungen für Rohstoffe und Wechselkurseffekten sowie aus Mehrkosten, die sich im Wesentlichen aus Engpässen in der Zulieferkette ergaben.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im zweiten Quartal 2018 mit 152 Mio. € ein Ergebnis deutlich unter dem Vorjahreswert von 349 Mio. €. Die Umsatzrendite sank auf 4,3% gegenüber 10,5% im Vorjahr. **↗ C.03**

Der Absatzanstieg, insbesondere in Europa, Asien und Australien, hatte einen positiven Einfluss auf das Ergebnis. Gegenläufig war das EBIT jedoch von Vorleistungen für neue Technologien und Produkte sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Modellwechsel des Sprinter geprägt. Darüber hinaus belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit veranlassten Servicemaßnahmen für Dieselfahrzeuge sowie Auslieferungsverzögerungen das EBIT.

Auch das EBIT von **Daimler Buses** lag im zweiten Quartal 2018 mit 66 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert von 78 Mio. €. Dies ergab eine Umsatzrendite von 6,1 (i. V. 6,4)%. **↗ C.03**

Der Rückgang des Ergebnisses durch den ungünstigen Produktmix und den inflationsbedingten Kostenanstieg konnte durch weitere Effizienzsteigerungen und positive Wechselkurseffekte nur teilweise kompensiert werden.

Das Ergebnis des Geschäftsfelds **Daimler Financial Services** lag im zweiten Quartal 2018 mit einem EBIT von 66 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert von 522 Mio. €. **↗ C.03**

Ausschlaggebend hierfür war die Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren durch einen Vergleich mit der Bundesrepublik Deutschland; diese hat das Ergebnis aus der At-equity-Beteiligung an Toll Collect mit 418 Mio. € maßgeblich



negativ geprägt. Zusätzlich wirkten sich das gestiegene Zinsniveau und die Wechselkursentwicklung nachteilig auf das EBIT aus. Durch das gestiegene Vertragsvolumen waren positive Effekte zu verzeichnen.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im zweiten Quartal 2018 Aufwendungen von 95 (i. V. 122) Mio. €.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im zweiten Quartal 2018 Erträge von 4 (i. V. 7) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** belief sich im zweiten Quartal 2018 auf -106 (i. V. -93) Mio. €.

Der im zweiten Quartal 2018 ausgewiesene Aufwand für **Ertragsteuern** belief sich auf 705 (i. V. 1.139) Mio. € und entwickelte sich im Wesentlichen gleichlaufend zur Veränderung des Vorsteuergewinns. Die Steuerquote betrug 27,9 (i. V. 31,2)%. Im Jahr 2018 wirkte sich unter anderem die Absenkung des landesweiten Körperschaftsteuersatzes für US-Unternehmen positiv auf die Steuerquote aus.

Das **Konzernergebnis** lag mit 1.825 Mio. € deutlich unter dem Ergebnis des Vorjahresquartals von 2.512 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 99 (i. V. 68) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 1.726 (i. V. 2.444) Mio. €; dies führte zu einem Rückgang des **Ergebnisses je Aktie** auf 1,61 (i. V. 2,28) €.

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

#### C.04

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zweites Quartal <sup>1</sup>	Daimler-Konzern		Industriegeschäft <sup>2</sup>		Daimler Financial Services	
	Q2 2018	Q2 2017 <sup>3</sup>	Q2 2018	Q2 2017 <sup>3</sup>	Q2 2018	Q2 2017 <sup>3</sup>
in Millionen €						
Umsatzerlöse	40.756	41.214	34.449	35.284	6.307	5.930
Umsatzkosten	-32.506	-32.420	-27.116	-27.378	-5.390	-5.042
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>8.250</b>	8.794	<b>7.333</b>	7.906	<b>917</b>	888
Vertriebskosten	-3.253	-3.213	-3.045	-3.038	-208	-175
Allgemeine Verwaltungskosten	-965	-924	-700	-707	-265	-217
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.620	-1.414	-1.620	-1.414	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	452	432	384	388	68	44
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-188	-218	-174	-198	-14	-20
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-14	310	410	311	-424	-1
Übriges Finanzergebnis	-26	-23	-18	-26	-8	3
Zinserträge	70	46	70	46	-	-
Zinsaufwendungen	-176	-139	-175	-138	-1	-1
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>2.530</b>	3.651	<b>2.465</b>	3.130	<b>65</b>	521
Ertragsteuern	-705	-1.139	-723	-996	18	-143
<b>Konzernergebnis</b>	<b>1.825</b>	2.512	<b>1.742</b>	2.134	<b>83</b>	378
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	99	68				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	1.726	2.444				
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
<b>Unverwässert</b>	<b>1,61</b>	2,28				
<b>Verwässert</b>	<b>1,61</b>	2,28				

1 Die Spalten „Industriegeschäft“ und „Daimler Financial Services“ stellen eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar.

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

3 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2018 belief sich das EBIT des **Daimler-Konzerns** auf 5.975 Mio. €. Das Ergebnis lag somit deutlich unter dem Vorjahreswert von 7.518 Mio. €.

➔ C.03

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars konnte ein Ergebnis leicht unter dem Vorjahreswert erreichen. Der Ergebnisrückgang ist vor allem auf eine temporär schwächere Preisdurchsetzung zurückzuführen. Das EBIT von Daimler Trucks lag auf dem Niveau des Vorjahres. Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses erzielten ein EBIT deutlich unter dem Wert des Vorjahres. Bei Daimler Financial Services führte die Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren zu einem deutlichen EBIT-Rückgang. Wechselkurseffekte wirkten sich insgesamt negativ auf das operative Ergebnis des Daimler-Konzerns aus.

Die Überleitung der Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT zeigte im ersten Halbjahr 2018 ein deutlich geringeres Ergebnis als im Vorjahreszeitraum. Das positive Ergebnis im Vorjahr war dabei insbesondere auf die Wertaufholung des At-equity-Buchwerts der BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) zurückzuführen.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** lag im ersten Halbjahr 2018 mit 3.961 Mio. € leicht unter dem Vorjahreswert von 4.363 Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 8,7 (i. V. 9,5)%. ➔ C.03

Positive Ergebniseffekte entstanden im Wesentlichen durch die günstige Absatzentwicklung der S-Klasse und SUVs in den ersten sechs Monaten des Jahres. Maßgeblichen Einfluss auf den Ergebnisrückgang hatte eine temporär schwächere Preisdurchsetzung. Des Weiteren belastete der Brand bei einem Zulieferer in den USA und damit verbundene Produktionsausfälle das EBIT. Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge, höhere Aufwendungen für Rohstoffe sowie eine ungünstige Wechselkursentwicklung wirkten sich ebenfalls ergebnisbelastend aus. Auch Aufwendungen im Zusammenhang mit veranlassten Servicemaßnahmen für Dieselfahrzeuge wirkten ergebnismindernd. Dagegen konnten durch die technische Weiterentwicklung von Komponenten Rückstellungen für Garantemaßnahmen reduziert werden. Im ersten Halbjahr des Jahres 2017 war das EBIT durch einen aperiodischen Effekt (275 Mio. €) im Zusammenhang mit der Umstellung auf IFRS 15 belastet. Gegenläufig hatten im ersten Quartal des Vorjahres Erträge im Rahmen der Beteiligung eines neuen Investors am digitalen Kartendienst HERE (183 Mio. €) das Ergebnis positiv beeinflusst.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** erwirtschaftete mit 1.193 Mio. € ein Ergebnis in Höhe des Vorjahreswerts von 1.210 Mio. €. Die Umsatzrendite betrug 6,7 (i. V. 7,1)%. ➔ C.03

Positive Ergebnisbeiträge ergaben sich insbesondere durch die höheren Absatzvolumina in der NAFTA-Region sowie die Realisierung von Effizienzverbesserungen. Im ersten Halbjahr des Jahres 2017 waren Aufwendungen für Kundendienstmaßnahmen bei Mercedes-Benz Trucks enthalten. Belastungen resultierten aus höheren Aufwendungen für Rohstoffe und Wechselkurseffekten sowie aus Mehrkosten, die sich im Wesentlichen aus Engpässen in der Zulieferkette ergaben. Das EBIT des Vorjahres enthielt Erträge aus dem Verkauf von Immobilien durch die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation in Japan von 267 Mio. €.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erzielte in den ersten sechs Monaten des Jahres 2018 mit 324 Mio. € ein EBIT deutlich unter dem Vorjahreswert von 686 Mio. €. Die Umsatzrendite sank auf 4,9% gegenüber 10,9% im Vorjahr. ➔ C.03

Der Absatzanstieg, insbesondere in Europa, der NAFTA-Region und in China, hatte einen positiven Einfluss auf das Ergebnis. Gegenläufig war das EBIT jedoch von Vorleistungen für neue Technologien und Produkte sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Modellwechsel des Sprinter geprägt. Darüber hinaus belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit veranlassten Servicemaßnahmen für Dieselfahrzeuge sowie Auslieferungsverzögerungen das EBIT.

Auch das Geschäftsfeld **Daimler Buses** erzielte im ersten Halbjahr 2018 mit einem EBIT von 103 Mio. € ein Ergebnis deutlich unter dem Vorjahreswert von 150 Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 5,4 (i. V. 7,0)%. ➔ C.03

Der Rückgang des Ergebnisses durch den ungünstigen Produktmix und den inflationsbedingten Kostenanstieg konnte durch weitere Effizienzsteigerungen und positive Wechselkurseffekte nur teilweise kompensiert werden.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2018 erreichte das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** ein EBIT von 614 Mio. € und lag somit deutlich unter dem Vorjahreswert von 1.046 Mio. €. ➔ C.03

Die wesentliche Ursache für den Ergebnisrückgang war die Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren durch einen Vergleich mit der Bundesrepublik Deutschland; diese hat das Ergebnis aus der At-equity-Beteiligung an Toll Collect mit 418 Mio. € maßgeblich negativ geprägt. Weiter wirkten sich das gestiegene Zinsniveau und die Wechselkursentwicklung nachteilig aus, während durch das gestiegene Vertragsvolumen positive Effekte zu verzeichnen waren.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im ersten Halbjahr 2018 Aufwendungen von 214 (i. V. Erträge von 65) Mio. €. Dabei wirkte sich im Vorjahr insbesondere die Wertaufholung des At-equity-Buchwerts der Beteiligung an BAIC Motor von 240 Mio. € positiv aus.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im ersten Halbjahr 2018 Aufwendungen von 6 (i. V. 2) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** belief sich in den ersten sechs Monaten des Jahres 2018 auf -190 (i. V. -170) Mio. €.

Der im ersten Halbjahr 2018 ausgewiesene Aufwand für **Ertragsteuern** belief sich auf 1.598 (i. V. 2.178) Mio. € und entwickelte sich im Wesentlichen gleichlaufend zur Veränderung des Vorsteuergewinns. Die Steuerquote betrug 27,7 (i. V. 29,7)%. Im Jahr 2018 wirkte sich unter anderem die Absenkung des landesweiten Körperschaftsteuersatzes für US-Unternehmen positiv auf die Steuerquote aus.

Das **Konzernergebnis** lag im ersten Halbjahr 2018 bei 4.179 Mio. € und damit deutlich unter dem Vorjahreswert von 5.164 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 180 (i. V. 163) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 3.999 (i. V. 5.001) Mio. €; dies führte zu einem Rückgang des **Ergebnisses je Aktie** auf 3,74 (i. V. 4,67) €.

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

### C.05

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erstes Halbjahr <sup>1</sup>	Daimler-Konzern		Industriegeschäft <sup>2</sup>		Daimler Financial Services	
	Q1-2 2018	Q1-2 2017 <sup>3</sup>	Q1-2 2018	Q1-2 2017 <sup>3</sup>	Q1-2 2018	Q1-2 2017 <sup>3</sup>
in Millionen €						
Umsatzerlöse	80.541	79.796	68.214	67.955	12.327	11.841
Umsatzkosten	-63.666	-62.999	-53.184	-52.908	-10.482	-10.091
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>16.875</b>	16.797	<b>15.030</b>	15.047	<b>1.845</b>	1.750
Vertriebskosten	-6.350	-6.284	-5.954	-5.950	-396	-334
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.936	-1.821	-1.441	-1.387	-495	-434
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-3.332	-2.862	-3.332	-2.862	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	783	1.103	671	1.010	112	93
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-481	-390	-456	-362	-25	-28
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	329	1.029	758	1.032	-429	-3
Übriges Finanzergebnis	79	-60	77	-62	2	2
Zinserträge	125	104	125	104	-	-
Zinsaufwendungen	-315	-274	-313	-271	-2	-3
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>5.777</b>	7.342	<b>5.165</b>	6.299	<b>612</b>	1.043
Ertragsteuern	-1.598	-2.178	-1.452	-1.881	-146	-297
<b>Konzernergebnis</b>	<b>4.179</b>	5.164	<b>3.713</b>	4.418	<b>466</b>	746
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	180	163				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	3.999	5.001				
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
<b>Unverwässert</b>	<b>3,74</b>	4,67				
<b>Verwässert</b>	<b>3,74</b>	4,67				

1 Die Spalten „Industriegeschäft“ und „Daimler Financial Services“ stellen eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar.

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

3 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

## Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** **7 C.06** belief sich im ersten Halbjahr 2018 auf 1,0 (i. V. 2,5) Mrd. €. Der Rückgang resultierte insbesondere aus der Entwicklung des Working

Capital und des allgemeinen Geschäftsverlaufs. Gegenläufig wirkten positive Effekte aus der Entwicklung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts.

### C.06

#### Verkürzte Kapitalflussrechnung<sup>1</sup>

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft <sup>2</sup>		Daimler Financial Services	
	Q1-2 2018	Q1-2 2017 <sup>3</sup>	Q1-2 2018	Q1-2 2017 <sup>3</sup>	Q1-2 2018	Q1-2 2017 <sup>3</sup>
in Millionen €						
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn</b>	<b>12.072</b>	10.981	<b>9.515</b>	8.751	<b>2.557</b>	2.230
Ergebnis vor Ertragsteuern	<b>5.777</b>	7.342	<b>5.165</b>	6.299	<b>612</b>	1.043
Abschreibungen/Wertminderungen	<b>2.973</b>	2.774	<b>2.913</b>	2.725	<b>60</b>	49
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	<b>-364</b>	-1.293	<b>-821</b>	-1.340	<b>457</b>	47
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	<b>-3.560</b>	-1.588	<b>-3.707</b>	-1.684	<b>147</b>	96
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	<b>285</b>	199	<b>235</b>	211	<b>50</b>	-12
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	<b>3.230</b>	2.621	<b>2.976</b>	2.421	<b>254</b>	200
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	<b>-4.514</b>	-4.755	<b>-34</b>	-111	<b>-4.480</b>	-4.644
Vermietete Fahrzeuge	<b>-1.293</b>	-1.782	<b>635</b>	428	<b>-1.928</b>	-2.210
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	<b>-386</b>	372	<b>-900</b>	-347	<b>514</b>	719
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	<b>431</b>	448	<b>356</b>	448	<b>75</b>	-
Gezahlte Ertragsteuern	<b>-1.619</b>	-1.821	<b>-1.021</b>	-1.701	<b>-598</b>	-120
<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>960</b>	2.517	<b>5.797</b>	7.349	<b>-4.837</b>	-4.832
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	<b>-4.436</b>	-4.425	<b>-4.379</b>	-4.367	<b>-57</b>	-58
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	<b>-76</b>	-403	<b>81</b>	-360	<b>-157</b>	-43
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	<b>-278</b>	1.853	<b>-270</b>	1.767	<b>-8</b>	86
Sonstige Ein- und Auszahlungen	<b>254</b>	599	<b>260</b>	583	<b>-6</b>	16
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-4.536</b>	-2.376	<b>-4.308</b>	-2.377	<b>-228</b>	1
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	<b>9.905</b>	6.134	<b>6.747</b>	3.169	<b>3.158</b>	2.965
Dividendenzahlungen	<b>-4.170</b>	-3.720	<b>-4.169</b>	-3.717	<b>-1</b>	-3
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	<b>-44</b>	14	<b>-21</b>	-9	<b>-23</b>	23
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	<b>-</b>	-	<b>-1.651</b>	-1.633	<b>1.651</b>	1.633
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>5.691</b>	2.428	<b>906</b>	-2.190	<b>4.785</b>	4.618
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	<b>147</b>	-555	<b>154</b>	-503	<b>-7</b>	-52
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende</b>	<b>14.334</b>	12.995	<b>12.064</b>	11.030	<b>2.270</b>	1.965

1 Die Spalten „Industriegeschäft“ und „Daimler Financial Services“ stellen eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar.

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

3 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

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

in Millionen €	Q1-2 2018	Q1-2 2017	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	5.797	7.349	-1.552
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-4.308	-2.377	-1.931
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	270	-1.767	+2.037
Übrige Anpassungen	45	-167	+212
<b>Free Cash Flow des Industriegeschäfts</b>	<b>1.804</b>	<b>3.038</b>	<b>-1.234</b>

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

in Millionen €	30. Juni 2018	31. Dez. 2017	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.064	9.515	+2.549
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	9.185	8.894	+291
<b>Liquidität</b>	<b>21.249</b>	<b>18.409</b>	<b>+2.840</b>
Finanzierungsverbindlichkeiten	-6.520	-1.600	-4.920
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-257	-212	-45
<b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>	<b>-6.777</b>	<b>-1.812</b>	<b>-4.965</b>
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>14.472</b>	<b>16.597</b>	<b>-2.125</b>

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ↗ C.06 ergab sich ein Mittelabfluss von 4,5 (i. V. 2,4) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte nahezu ausschließlich aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen. Im ersten Halbjahr 2018 ergaben sich insgesamt Mittelabflüsse (netto), während im Vorjahreszeitraum die Verkäufe von Wertpapieren die Käufe deutlich überstiegen. Im ersten Halbjahr 2017 führte der Verkauf von Immobilien in Japan zu einem Zahlungsmittelzufluss von 0,3 Mrd. €.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** ↗ C.06 resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 5,7 (i. V. 2,4) Mrd. €. Der Anstieg beruhte insbesondere auf der höheren Nettoaufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Refinanzierung der Leasing- und Absatzfinanzierung. Gegenläufig wirkte die gestiegene Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG.

Seit dem 31. Dezember 2017 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 2,3 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, hat sich um 2,5 Mrd. € auf 24,7 Mrd. € erhöht.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ C.07, dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist.

Die übrigen Anpassungen betreffen zahlungsunwirksame 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 sowie Effekte aus konzerninternen Geldanlagen herausgerechnet. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochtergesellschaften ohne Beherrschungsverlust im Free Cash Flow berücksichtigt.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** belief sich im ersten Halbjahr 2018 auf 1,8 (i. V. 3,0) Mrd. €. Dieser Rückgang war insbesondere auf die Entwicklung des Working Capital sowie den allgemeinen Geschäftsverlauf zurückzuführen. Zudem war die Vorjahresperiode durch den Verkauf von Immobilien in Japan beeinflusst. Dagegen wirkten niedrigere Ertragsteuerzahlungen positiv auf den Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Im ersten Halbjahr 2018 führte der **Free Cash Flow des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelabfluss von 3,4 (i. V. 1,9) Mrd. €. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow des Daimler-Konzerns insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Daimler Financial Services beeinflusst.

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

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

Seit dem 31. Dezember 2017 verringerte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 2,1 Mrd. € auf 14,5 Mrd. €. Die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG führte zu einem Rückgang der Nettoliquidität, der durch den positiven Free Cash Flow und positive Wechselkurseffekte nur teilweise kompensiert werden konnte.



Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2017 um 7,5 Mrd. € auf 112,7 Mrd. € erhöht. ➔ **C.09**

### C.09

#### Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	30. Juni 2018	31. Dez. 2017	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.334	12.072	+2.262
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	10.348	10.063	+285
<b>Liquidität</b>	<b>24.682</b>	22.135	+2.547
Finanzierungsverbindlichkeiten	-137.130	-127.124	-10.006
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-268	-229	-39
<b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>	<b>-137.398</b>	-127.353	-10.045
<b>Netto-Verschuldung</b>	<b>-112.716</b>	-105.218	-7.498

Im zweiten Quartal 2018 wurden insbesondere die günstigen Bedingungen für Benchmarkemissionen in Europa und den USA genutzt. Anfang Mai emittierte die Daimler Finance North America LLC im US-amerikanischen Kapitalmarkt Anleihen mit zwei, drei, fünf und annähernd zehnjähriger Laufzeit mit einem Gesamtvolumen von 4,0 Mrd. US-\$. Darüber hinaus emittierte die Daimler AG im europäischen Kapitalmarkt eine zweitranchige Anleihe, wobei ein Volumen von 2,25 Mrd. € platziert wurde.

Über die in der Tabelle dargestellten Emissionen hinaus wurden diverse weitere kleinere Begebungen in verschiedenen Ländern vorgenommen. Im Mai 2018 platzierte die Daimler AG eine sogenannte Panda-Anleihe mit einem Volumen von 5,0 Mrd. RMB im chinesischen Kapitalmarkt.

Im zweiten Quartal 2018 wurden zudem zwei **Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen** durchgeführt. In Kanada wurde eine ABS-Transaktion mit einem Volumen von 0,5 Mrd. CAD erfolgreich platziert. Durch eine weitere Emission in den USA wurde ein Refinanzierungsvolumen von 0,75 Mrd. USD generiert.

Im Juli 2018 hat Daimler mit einem Konsortium internationaler Banken Verhandlungen über eine neue **Kreditlinie** mit einem Volumen von 11 Mrd. € erfolgreich abgeschlossen. Mit einer Laufzeit von fünf Jahren gewährt sie Daimler zusätzliche finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2023. Sollten die vereinbarten Verlängerungsoptionen wahrgenommen werden, würde sich die Laufzeit bis ins Jahr 2025 verlängern. Daimler beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

### C.10

#### Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Finance North America	1.700 Mio. US-\$	02/2018	02/2021
Daimler Finance North America	675 Mio. US-\$	02/2018	02/2023
Daimler Finance North America	625 Mio. US-\$	02/2018	02/2028
Daimler Finance North America	1.000 Mio. US-\$	05/2018	05/2020
Daimler Finance North America	1.700 Mio. US-\$	05/2018	05/2021
Daimler Finance North America	1.000 Mio. US-\$	05/2018	05/2023
Daimler Finance North America	300 Mio. US-\$	05/2018	02/2028
Daimler AG	1.000 Mio. €	05/2018	05/2022
Daimler AG	1.250 Mio. €	05/2018	11/2025

Der Daimler-Konzern hat sich im ersten Halbjahr 2018 erneut zu attraktiven Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **refinanziert**.

Im ersten Halbjahr 2018 sind Daimler aus der **Emission** von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 13,6 (i. V. 10,7) Mrd. € zugeflossen. Aufgrund der Tilgung von Anleihen flossen 8,0 (i. V. 7,5) Mrd. € ab. Ein wesentlicher Teil des Emissionsvolumens wurde in Form sogenannter Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) durchgeführt. ➔ **C.10**

## Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2017 von 255,3 Mrd. € auf 270,1 Mrd. € an; währungsbereinigt ist ein Anstieg von 14,1 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 156,9 (i. V. 150,0) Mrd. € auf Daimler Financial Services; dies entspricht 58% aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern (i. V. 59%).

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf das höhere Volumen im Finanzdienstleistungsgeschäft, gestiegene Vorräte sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zurückzuführen. Auf der Passivseite sind insbesondere höhere Finanzierungsverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu verzeichnen. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 43% über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 42%). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme beträgt unverändert 34%.

### C.11

#### Verkürzte Bilanz<sup>1</sup>

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft <sup>2</sup>		Daimler Financial Services	
	30. Juni 2018	31. Dez. 2017 <sup>3</sup>	30. Juni 2018	31. Dez. 2017 <sup>3</sup>	30. Juni 2018	31. Dez. 2017 <sup>3</sup>
in Millionen €						
<b>Aktiva</b>						
Immaterielle Vermögenswerte	14.264	13.735	13.370	12.789	894	946
Sachanlagen	28.714	27.981	28.650	27.914	64	67
Vermietete Gegenstände	48.781	47.074	18.418	18.071	30.363	29.003
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	91.084	86.054	-102	-109	91.186	86.163
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.580	4.818	4.336	4.670	244	148
Vorräte	29.152	25.686	28.098	24.492	1.054	1.194
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.409	11.995	9.519	9.742	1.890	2.253
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.334	12.072	12.064	9.515	2.270	2.557
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	10.348	10.063	9.185	8.894	1.163	1.169
davon kurzfristig	9.493	9.073	9.183	8.893	310	180
davon langfristig	855	990	2	1	853	989
Übrige finanzielle Vermögenswerte	7.138	6.806	-10.710	-10.661	17.848	17.467
Sonstige Vermögenswerte	9.793	9.061	319	39	9.474	9.022
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	470	-	-	-	470	-
<b>Summe Aktiva</b>	<b>270.067</b>	<b>255.345</b>	<b>113.147</b>	<b>105.356</b>	<b>156.920</b>	<b>149.989</b>
<b>Passiva</b>						
Eigenkapital	64.196	65.159	51.583	52.780	12.613	12.379
Rückstellungen	22.036	22.136	20.883	21.110	1.153	1.026
Finanzierungsverbindlichkeiten	137.130	127.124	6.520	1.600	130.610	125.524
davon kurzfristig	50.524	48.746	-21.969	-19.435	72.493	68.181
davon langfristig	86.606	78.378	28.489	21.035	58.117	57.343
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.716	12.451	14.651	11.632	1.065	819
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10.716	9.275	6.050	5.375	4.666	3.900
Vertragsverbindlichkeiten	11.432	11.208	11.070	10.862	362	346
Sonstige Schulden	8.627	7.992	2.390	1.997	6.237	5.995
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	214	-	-	-	214	-
<b>Summe Passiva</b>	<b>270.067</b>	<b>255.345</b>	<b>113.147</b>	<b>105.356</b>	<b>156.920</b>	<b>149.989</b>

1 Die Spalten „Industriegeschäft“ und „Daimler Financial Services“ stellen eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar.

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

3 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 14,3 (i. V. 13,7) Mrd. € beinhalten 10,8 (i. V. 10,3) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 2,0 (i. V. 2,0) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,1 (i. V. 1,1) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen Anteile von 80 (i. V. 79)% auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, 10 (i. V. 10)% auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans sowie 9 (i. V. 10)% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Sachanlagen** erhöhten sich auf 28,7 (i. V. 28,0) Mrd. €. In den ersten sechs Monaten 2018 wurden weltweit 2,9 Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten für neue Produkte und Technologien, die Erweiterung der Kapa-

zititäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen Sachinvestitionen von 2,1 (i. V. 1,8) Mrd. €.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich insgesamt auf 139,9 (i. V. 133,1) Mrd. €. Der währungsbereinigte Zuwachs von 6,2 Mrd. € war insbesondere durch das gestiegene Neugeschäft bei Daimler Financial Services bedingt; das Geschäft mit Endkunden konnte insbesondere in Asien und Deutschland weiter ausgebaut werden. Der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 52% auf dem Vorjahresniveau.

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** von 4,6 (i. V. 4,8) Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd., BAIC Motor Corporation Ltd. sowie der There Holding B.V.

Die **Vorräte** stiegen von 25,7 Mrd. € auf 29,2 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt bei 11% und somit über dem Vorjahreswert (10%). Der Anstieg resultierte aus der Ausweitung der Geschäftstätigkeit in allen automobilen Geschäftsfeldern und betraf im Wesentlichen die Fertigen Erzeugnisse sowie die Unfertigen Erzeugnisse und Leistungen. Darüber hinaus war bei Daimler Trucks ein Anstieg aus Engpässen in der Zulieferkette und bei Mercedes-Benz Vans unter anderem aus den mit den Servicemaßnahmen für Dieselfahrzeuge verbundenen Auslieferungsverzögerungen zu verzeichnen.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 11,4 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau (12,0 Mrd. €). 44% der Forderungen entfielen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 21% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** sind gegenüber dem 31. Dezember 2017 um 2,3 Mrd. € auf 14,3 Mrd. € gestiegen.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2017 von 10,1 Mrd. € leicht auf 10,3 Mrd. € erhöht. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen in der Regel ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** stiegen um 0,3 Mrd. € auf 7,1 Mrd. €. Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigenkapitalanteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen und sonstigen Beteiligungen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** von 9,8 (i. V. 9,1) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Die **Zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte** von 0,5 Mrd. € sowie die **Zur Veräußerung bestimmten Schulden** von 0,2 Mrd. € resultieren aus der im März 2018 durch den Daimler-Konzern und die BMW Group unterzeichneten Vereinbarung zur Zusammenlegung ihrer Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste. Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Anmerkung 2 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss.

Das **Eigenkapital** des Konzerns verringerte sich gegenüber dem 31. Dezember 2017 von 65,2 auf 64,2 Mrd. €. Dem positiven Konzernergebnis von 4,2 Mrd. € und den positiven Effekten aus der Währungsumrechnung von 0,2 Mrd. € stehen die an die Aktionäre ausgeschüttete Dividende von 3,9 Mrd. €, ergebnisneutrale Verluste aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,8 Mrd. € sowie die in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen von 0,3 Mrd. € entgegen. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital reduzierte sich entsprechend auf 63,0 (i. V. 63,9) Mrd. €.

Im Verhältnis zum Anstieg der Bilanzsumme von 6% stieg das Eigenkapital gegenüber dem um die Dividende bereinigten Eigenkapital des Vorjahres leicht unterproportional. Infolge lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 23,8% leicht unter dem Niveau des Vorjahres (24,0%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 45,6% (i. V. 46,4%).

Die **Rückstellungen** liegen mit 22,0 Mrd. € leicht unter dem Vorjahreswert (i. V. 22,1 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 8% unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 9%). Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 6,5 (i. V. 5,8) Mrd. €, die im Wesentlichen die Differenz aus dem Barwert der Pensionsverpflichtungen von 31,7 (i. V. 31,7) Mrd. € und dem Marktwert der Fondsvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 26,5 (i. V. 27,2) Mrd. € enthalten. Darüber hinaus beinhalten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Ertragsteuern von 1,5 (i. V. 1,6) Mrd. € sowie für Produktgarantien von 6,5 (i. V. 6,7) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 3,8 (i. V. 4,4) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 3,8 (i. V. 3,6) Mrd. €.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 137,1 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 127,1 Mrd. €). Währungsbereinigt ist ein Anstieg von 9,7 Mrd. € zu verzeichnen und ist im Wesentlichen auf die Refinanzierung des wachsenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 53% auf Anleihen, 27% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 8% 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 gestiegenen Geschäftsvolumens auf 15,7 (i. V. 12,5) Mrd. € erhöht. 63% der Verbindlichkeiten entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 27% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 10,7 (i. V. 9,3) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten, Restwertgarantien, Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten, erhaltene Kautionen sowie Verbindlichkeiten aus der Personalabrechnung. Der Anstieg resultiert unter anderem aus den Verpflichtungen infolge der Beendigung des Schiedsverfahrens zu Toll Collect.

Die **Vertragsverbindlichkeiten** liegen nahezu unverändert bei 11,4 (i. V. 11,2) Mrd. €. Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien und Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

Die **Sonstigen Schulden** von 8,6 (i. V. 8,0) Mrd. € beinhalten Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverbindlichkeiten und latente Steuern. Der Anstieg ist insbesondere auf den Anstieg der Steuerverbindlichkeiten zurückzuführen.

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

## Investitions- und Forschungstätigkeit

Der Daimler-Konzern hat im ersten Halbjahr 2,9 (i. V. 2,7) Mrd. € in Sachanlagen investiert. Der größte Anteil entfiel mit 2,3 (i. V. 1,9) Mrd. € auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen lag auf der Produktionsvorbereitung für die neuen SUV-Modelle, weiterer Derivate der neuen Generation der Kompaktwagen sowie der Modellpflege der C-Klasse. Außerdem haben sich darin die Ausgaben für den weiteren Ausbau unseres globalen Produktionsnetzwerks niedergeschlagen. Bei Daimler Trucks lagen die Schwerpunkte der Investitionen auf neuen Produkten und Folgegenerationen für bestehende Produkte, auf globalen Komponentenprojekten und der Optimierung des weltweiten Produktionsnetzwerks.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Daimler-Konzerns beliefen sich im ersten Halbjahr auf 4,6 (i. V. 4,3) Mrd. €; davon wurden 1,3 (i. V. 1,4) Mrd. € aktiviert. Mit 3,5 (i. V. 3,3) Mrd. € entfielen mehr als drei Viertel der Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Darin drücken sich bereits in erheblichem Umfang unsere Vorleistungen für die Mobilität der Zukunft aus. Darüber hinaus lagen die Schwerpunkte auf neuen Fahrzeugmodellen, kraftstoffeffizienten Antrieben sowie dem weiteren Ausbau der Modulstrategie. Bei Daimler Trucks lagen die Schwerpunkte in den Bereichen Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz, bei maßgeschneiderten Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte sowie bei Nachfolgegenerationen für bestehende Produkte. Zudem spielten auch neue Technologien wie Elektromobilität, Konnektivität und automatisiertes Fahren eine zunehmend wichtige Rolle.

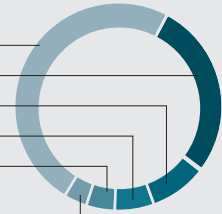
## Mitarbeiter

Zum Ende des zweiten Quartals 2018 waren im Daimler-Konzern weltweit 300.777 (Jahresende 2017: 289.321) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 177.082 (Jahresende 2017: 172.089) in Deutschland tätig; 25.959 (Jahresende 2017: 23.513) waren es in den USA, 10.401 (Jahresende 2017: 9.800) in Brasilien und 9.985 (Jahresende 2017: 10.016) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren Ende Juni 2018 4.332 (Jahresende 2017: 4.099) Beschäftigte tätig. [↗ C.12](#)

### C.12

#### Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern (per 30.06. 2018)

Daimler-Konzern	300.777
Mercedes-Benz Cars	147.607
Daimler Trucks	84.062
Mercedes-Benz Vans	26.484
Daimler Buses	18.279
Daimler Financial Services	13.742
Konzernübergreifende Funktionen & Services	10.603



## Wichtige Ereignisse

### Daimler AG und Deutsche Telekom AG erzielen Einigung mit dem Bund über Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren

Die Daimler AG hat im Mai 2018 über ihre Tochtergesellschaft Daimler Financial Services AG eine Einigung mit Deutsche Telekom AG (Konsortialpartner) und dem Bund über die Beendigung der Schiedsverfahren zum Thema Toll Collect erzielt. Die Zustimmung aller Gremien sowie des Schiedsgerichts ist zwischenzeitlich erfolgt. Für weitere Details der Vergleichsvereinbarung verweisen wir auf Anmerkung 17 im Konzernanhang zum Zwischenabschluss.

## Risiko- und Chancenbericht

Die Risiken und Chancen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns haben können, und detaillierte Informationen zu unserem Risiko- und Chancenmanagementsystem wurden in unserem Geschäftsbericht 2017 auf den Seiten 155 bis 169 dargestellt. Darüber hinaus verweisen wir auf die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Konzernzwischenlageberichts.

Die Einschätzung der Risiken und Chancen hat sich seit der Vorlage des Geschäftsberichts 2017 in folgenden Punkten geändert.

Die Risiken für die Weltwirtschaft, die aus dem geopolitischen Umfeld und insbesondere den jüngsten handelspolitischen Entwicklungen entstehen, haben sich im ersten Halbjahr erhöht. Dabei haben sich insbesondere die Risiken nochmals verschärft, die sich aus dem zunehmend handelsbeschränkenden Kurs der US-Administration ergeben. Die bisherigen protektionistischen Maßnahmen der USA und Gegenmaßnahmen Chinas und der EU bergen ein erhebliches Risiko, dass es zu einer gefährlichen Spirale protektionistischer Maßnahmen kommt. Dies könnte erhebliche negative Konsequenzen für globale Stimmungsindikatoren, Investitionsentscheidungen und letztlich für das Wachstum der Weltwirtschaft haben. Die protektionistischen Maßnahmen sowie veränderte Zertifizierungsanforderungen erhöhen die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken aus gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen von niedrig auf mittel. Das Ausmaß bleibt unverändert hoch.

Insbesondere infolge einer geänderten Risikolage bezogen auf Cyber-Kriminalität und Hacker-Angriffe hat sich das Ausmaß der informationstechnischen Risiken im Vergleich zum Geschäftsbericht 2017 von mittel auf hoch erhöht.

Wie im Geschäftsbericht 2017 berichtet, können die fehlende Verfügbarkeit von Fahrzeugkomponenten, Unterbrechungen in der Zulieferkette sowie mögliche Ausfälle in der Versorgung durch Energieanbieter Engpässe hervorrufen. Davon kann sowohl das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars als auch das Geschäftsfeld Daimler Trucks betroffen sein. Gegenüber dem Geschäftsbericht 2017 ergeben sich bei den Produktions- und Technologierisiken weder bezogen auf das Ausmaß noch die Eintrittswahrscheinlichkeit Veränderungen.

Im April 2018 hat das U.S. Department of the Treasury's Office of Foreign Assets Control ferner Sanktionen gegenüber verschiedenen Personen und Unternehmen veröffentlicht. Daimler prüft, inwieweit Geschäftsaktivitäten – insbesondere mit sanktionierten Geschäftspartnern in Russland – betroffen sein könnten.

Daimler ist derzeit behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verwaltungsverfahren sowie Rechtsstreitigkeiten bezogen auf umweltrechtliche, kapitalmarktrechtliche, strafrechtliche, kartellrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen ausgesetzt. Verschiedene Bundes- und Landesbehörden sowie Institutionen weltweit haben Anfragen gestellt und/oder untersucht und/oder haben Anordnungen erlassen insbesondere im Hinblick auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Diesel-Fahrzeugen und/oder

Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht. Bei diesen Behörden handelt es sich unter anderem um das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«), das von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt hat, die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (U.S. Environmental Protection Agency »EPA«), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board »CARB«) und weitere US-Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission »SEC«), die Europäische Kommission, bei der Daimler einen Kronzeugenantrag gestellt hat, sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (»BaFin«), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (»BMVI«) und das Kraftfahrt-Bundesamt (»KBA«). Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt derzeit Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Daimler hat ferner die Anfragen des Dieselemissions-Untersuchungsausschusses des Deutschen Bundestags umfassend beantwortet. Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation ist es möglich, dass weitere zivilrechtliche, strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen oder Anordnungen erlassen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sogenannte Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen werden, weitere Hausdurchsuchungen stattfinden, die Mitteilung eines Rechtsverstoßes (notice of violation) ergehen oder eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Verfahren eintreten. Ferner könnten Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder Rezertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten.

Das KBA hat im zweiten Quartal 2018 eine Anordnung erlassen, in der es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in einem Mercedes-Benz Dieselfahrzeug unzulässig seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung angeordnet, einschließlich eines Erstzulassungsstopps und Rückrufs. Gegen diese Anordnung hat Daimler Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Daimler, das BMVI und das KBA haben sich darauf verständigt, dass die Anordnung auf bestimmte weitere Dieselfahrzeuge erweitert wird. Ungeachtet dieser Verständigung wird Daimler auch gegen die Erweiterung der Anordnung zwecks Klärung der offenen Rechtsfragen Widerspruch einlegen. Daimler hat ferner für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet. Es ist nicht ausgeschlossen, dass weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet werden. Daimler hat weitergehende Untersuchungen eingeleitet und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden.

Im Jahr 2017 haben zudem amerikanische Umweltbehörden einem anderen Fahrzeughersteller Mitteilungen eines Rechts-



verstoßes (notices of violation) erteilt, und die Vereinigten Staaten haben diesbezüglich Klage gegen diesen Fahrzeughersteller erhoben. In diesen Mitteilungen und dieser Klage wurden Funktionalitäten, darunter anscheinend auch für Dieselfahrzeuge übliche Funktionalitäten, als sogenannte nicht offengelegte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) und in einigen nicht näher spezifizierten Fällen als unzulässig identifiziert.

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

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Rechtsstreitigkeiten zu verteidigen, durch ungünstige Ergebnisse, einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in jeder der vorangehend beschriebenen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren beeinträchtigt werden. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vorgenannten Risiken erhebliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben könnten.

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

Bezüglich der Einigung zwischen der Daimler Financial Services AG und Deutsche Telekom AG mit dem Bund über die Beendigung der Schiedsverfahren zum Thema Toll Collect verweisen wir auf Anmerkung 17 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss.

## Prognosebericht

Zu Beginn der zweiten Jahreshälfte sind die konjunkturellen Perspektiven für die Weltwirtschaft weiterhin robust, so dass sich das Wachstum im weiteren Jahresverlauf – wenn auch mit etwas nachlassender Dynamik – fortsetzen dürfte. Die aktuellen Prognosen für das Gesamtjahr 2018 bewegen sich weiterhin über der 3%-Marke. Die US-amerikanische Wirtschaft sollte ihren Aufschwung fortsetzen und dank stabiler Inlandsnachfrage und Impulsen aus der zum Jahresende 2017 verabschiedeten Steuerreform ihr Wachstumstempo auf annähernd 3% beschleunigen. Auch wenn der Höhepunkt überschritten sein und sich das Wachstum weiter verlangsamen dürfte, signalisieren die meisten Konjunkturindikatoren für die Wirtschaft der Europäischen Währungsunion auch für das Jahr 2018 eine insgesamt überdurchschnittliche Entwicklung. Auf der Basis einer robusten inländischen Nachfrage sowie eines positiven Beitrags des Außenhandels sollte ein Wirtschaftswachstum von rund 2% erreicht werden. Angesichts der anhaltenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem bevorstehenden EU-Austritt Großbritanniens dürfte das Wachstum der britischen Wirtschaft mit weniger als 1,5% eher verhalten ausfallen. Die chinesische Wirtschaft entwickelt sich nach wie vor sehr solide. Aufgrund einer Verringerung der staatlichen Stimuli und einer etwas restriktiveren Kreditvergabe erwartet die Mehrzahl der Analysen dennoch eine leichte Verlangsamung des Wachstums auf rund 6,5%. Die Perspektiven für den südamerikanischen Wirtschaftsraum haben sich seit Jahresbeginn merklich eingetrübt; die jüngsten wirtschaftlichen Probleme in Brasilien und Argentinien dürften dafür sorgen, dass die erwartete Wachstumsbeschleunigung gegenüber 2017 ausbleibt. In Osteuropa dürfte sich das Wachstum nach der äußerst dynamischen Entwicklung des Jahres 2017 in Summe etwas abschwächen, was zu einem erheblichen Teil auf die Wachstumsverlangsamung in der Türkei zurückzuführen ist. Im größten Markt Russland ist dagegen nach der bislang verhaltenen Erholung eine leichte Beschleunigung zu erwarten. Das größte Risiko für den positiven Ausblick für die Weltwirtschaft ist derzeit in einer Eskalation des Handelskonflikts zwischen den USA und der EU beziehungsweise China zu sehen.

Die weltweite **Pkw-Nachfrage** befindet sich weiterhin auf hohem Niveau und sollte im Gesamtjahr 2018 weiter zunehmen. Aktuell ist mit einem leichten Anstieg von rund 2% zu rechnen. In Europa erwarten wir insgesamt einen leichten Zuwachs der Pkw-Verkäufe. Dabei dürfte die Nachfrage in Westeuropa angesichts des inzwischen wieder überdurchschnittlich hohen Marktniveaus in etwa gleichbleiben. In Osteuropa ist vor allem infolge der fortgesetzten Erholung des russischen Marktes von einem deutlichen Anstieg auszugehen. Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sollte das hohe Niveau von etwa 17 Mio. verkauften Einheiten in diesem Jahr halten können. Der chinesische Pkw-Markt befindet sich nach dem Auslaufen der Sondereffekte, die in den Vorjahren durch die steuerliche Begünstigung des Kaufs von Kleinwagen ausgelöst wurden, auf einem Normalisierungskurs. Für das laufende Jahr ist mit einem leichten Anstieg des Marktvolumens zu rechnen. In Japan gehen wir von einer in etwa gleichbleibenden Pkw-Nachfrage aus; der Markt in Indien sollte weiterhin deutlich wachsen.

Die **Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw** dürfte in den meisten für uns relevanten Regionen deutlich zunehmen. In der NAFTA-Region sollte sich die schwungvolle Erholung des Lkw-Marktes im weiteren Jahresverlauf fortsetzen. In den Gewichtsklassen 6-8 erwarten wir für das Gesamtjahr einen signifikanten Anstieg der Verkaufszahlen.

Für die Region EU30 gehen wir davon aus, dass die Nachfrage das robuste Marktniveau des Vorjahres in etwa beibehalten wird. In Brasilien ist damit zu rechnen, dass die moderate wirtschaftliche Erholung mit einem deutlichen Anstieg des Lkw-Marktes einhergehen wird, wenn auch von sehr niedrigem Niveau kommend. Der türkische Markt dürfte lediglich in etwa auf dem schwachen Niveau des Vorjahres verbleiben. In Russland erwarten wir einen weiteren deutlichen Anstieg der Lkw-Nachfrage.

Die aus Daimler-Sicht wichtigsten asiatischen Märkte dürften im Jahr 2018 ein uneinheitliches Bild zeigen. Auf dem japanischen Markt für leichte, mittelschwere und schwere Lkw rechnen wir mit einem leichten Rückgang der Nachfrage auf weiterhin solidem Niveau. Für den indonesischen Lkw-Gesamtmarkt gehen wir von einer positiven Entwicklung aus. In Indien sollte sich die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw deutlich erholen. Auf dem chinesischen Markt ist nach dem überhöhten Wert des Vorjahres eine signifikante Korrektur zu erwarten.

Für das Jahr 2018 erwarten wir in der Region EU30 sowohl bei den kleinen **Transportern**, im kombinierten Segment der mittelgroßen und großen Transporter als auch im Segment der mittelgroßen Pickups ein leichtes Marktwachstum. In den USA und in Lateinamerika dürfte die Nachfrage nach großen Transportern leicht über dem Vorjahr liegen. In China rechnen wir mit einem deutlichen Wachstum in dem von uns adressierten Markt.

Bei den **Bussen** erwarten wir in der Region EU30 ein Marktvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Die Marktsituation in Lateinamerika sollte durch den Aufwärtstrend der Wirtschaft in Brasilien positiv beeinflusst werden, die Erholung insgesamt hat aber deutlich an Dynamik verloren. In Indien rechnen wir mit einer deutlichen Belebung der Nachfrage.

Auf Basis der oben dargestellten Annahmen für die Entwicklung der für uns wichtigen Märkte und der aktuellen Einschätzungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2018 insgesamt leicht gesteigert werden kann.

Aufgrund von Herausforderungen in der Lieferkette sowie einer längeren Zertifizierung von Fahrzeugen als üblich in einigen internationalen Märkten wird es im weiteren Jahresverlauf zu vorübergehenden Einschränkungen bei der Verfügbarkeit von Fahrzeugen kommen. **Mercedes-Benz Cars** plant für das Gesamtjahr 2018 daher nun einen Absatz in der Größenordnung des Vorjahres. Im chinesischen Markt erwarten wir weiteres Wachstum. Der Absatzausblick wird weiterhin durch unser attraktives und innovatives Modellportfolio, dessen Vielfalt im Jahr 2018 größer ist als je zuvor, unterstützt. Absatzimpulse erwarten wir durch unsere SUVs. Die neue A-Klasse als Vorbote unserer neuen Generation der Kompaktwagen sowie unsere modellgepflegte C-Klasse und die E-Klasse Familie gehören im Jahresverlauf neben den SUVs – allen voran dem GLC – ebenfalls zu den Hauptabsatztreibern. Das viertürige Stufenheckmodell der A-Klasse wird Ende 2018 neue Impulse setzen. Unsere batterieelektrischen smart Modelle sind seit Mai die ersten vollelektrischen Vertreter der EQ-Familie auf den Straßen und sind mit optionalem 22-kW-Boardlader mit Schnellladefunktion perfekt für die urbane Mobilität. Darüber hinaus führen wir weltweit neue attraktive Mercedes-Benz Modelle ein. Dazu gehören von unserer Performance-Marke Mercedes-AMG die neuen 53er-Modelle des CLS sowie die AMG Modelle der C- und E-Klasse Baureihen. Die AMG Sportwagen-Familie wird dieses Jahr durch den Mercedes-AMG GT 4-Türer erweitert.

**Daimler Trucks** geht für das Jahr 2018 davon aus, dass der Gesamtabsatz deutlich über dem Vorjahresniveau liegen wird. Ausschlaggebend dafür ist die spürbare Erholung wichtiger Märkte. In der NAFTA-Region erwarten wir, dass unsere Verkäufe aufgrund der weiteren Markterholung deutlich über dem Vorjahresniveau liegen werden. In der Region EU30 rechnen wir mit Verkäufen in der Größenordnung des Vorjahres. In Brasilien erwarten wir für das Jahr 2018 einen Absatz, der das niedrige Niveau des Vorjahres deutlich übertrifft. Für Indien gehen wir ebenfalls von einer deutlichen Absatzsteigerung aus. Auch in Indonesien dürfte unser Absatz erneut deutlich wachsen, und in Japan erwarten wir einen Absatz, der in etwa auf dem Niveau des Vorjahres liegen sollte.

**Mercedes-Benz Vans** plant für das Jahr 2018 einen deutlichen Absatzanstieg. Besonders starkes Wachstum erwarten wir in China und in den USA. In der Region EU30 rechnen wir mit einem leichten Zuwachs, nicht zuletzt auch durch die neue X-Klasse. Im Rahmen unserer Geschäftsfeldstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« haben wir unser Portfolio um die Mercedes-Benz X-Klasse, einen Premium-Pickup für Märkte in Europa, Südafrika, Australien und Neuseeland erweitert. In Lateinamerika ist die Markteinführung für das Jahr 2019 vorgesehen. Zusätzliches Wachstum erwarten wir im Jahr 2018 vom neuen Sprinter, den wir künftig auch in Nordamerika produzieren werden.

Für das Jahr 2018 rechnet **Daimler Buses** weiterhin mit einer deutlichen Absatzsteigerung. Dabei unterstellen wir ein spürbares Absatzwachstum in der Region EU30. Nach dem signifikanten Anstieg im Vorjahr rechnen wir in Lateinamerika für das Jahr 2018 mit einer weiteren Steigerung, allerdings mit einer deutlich nachlassenden Dynamik. Eine positive Absatzentwicklung erwarten wir auch in Indien.

**Daimler Financial Services** erwartet für das Jahr 2018 weiteres Wachstum beim Vertragsvolumen. Das Neugeschäft wird in der Größenordnung des Vorjahres erwartet. In China wächst das Neugeschäft weiter sehr dynamisch. Neue Marktpotenziale erschließen wir durch neue und digitale Möglichkeiten des Kundenkontakts – vor allem indem wir unsere Online-Vertriebskanäle gezielt weiterentwickeln.

Auf Basis der insgesamt positiven Absatzentwicklung gehen wir davon aus, dass der **Konzernumsatz** von Daimler im Jahr 2018 leicht zunehmen wird. In den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks und Daimler Financial Services rechnen wir mit einem deutlichen Umsatzanstieg. Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars wirken die von uns erwarteten Wechselkursentwicklungen und Lebenszykluseffekte bei einigen Modellen dämpfend auf die Umsatzentwicklung, weshalb wir für Mercedes-Benz Cars mit einem Umsatz auf dem hohen Vorjahresniveau rechnen. Auch für das Geschäftsfeld Daimler Buses erwarten wir nun einen Umsatz in der Größenordnung des Vorjahres.

Ende März 2018 haben Daimler und die BMW Group die Absicht bekannt gegeben, vorbehaltlich der Prüfung und Freigabe durch die zuständigen Wettbewerbsbehörden, ihre bestehenden Angebote für On-Demand-Mobilität in den Bereichen Carsharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität zusammenzuführen und künftig strategisch weiter auszubauen. Dazu haben die beiden Unternehmen eine Vereinbarung zur Zusammenlegung ihrer Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste unterzeichnet. Beide Unternehmen sollen jeweils 50% der Anteile an den geplanten Gemeinschaftsunternehmen der Mobilitätsdienste beider Konzerne halten. Die Gründung der Gemeinschaftsunternehmen wird bei Daimler Financial Services zu einem signifikanten positiven Bewertungs- und Ergebniseffekt führen, der im nachstehenden EBIT-Ausblick berücksichtigt ist.

Wie in unserer Ad-hoc-Mitteilung vom 20. Juni bekanntgegeben, haben wir wegen aktueller Entwicklungen eine Neueinschätzung des Ergebnispotenzials für das Geschäftsjahr 2018 vorgenommen. Maßgeblich dafür war, dass bei Mercedes-Benz Cars aufgrund der erhöhten Einfuhrtarife für US-Fahrzeuge in den chinesischen Markt von geringeren als bisher erwarteten SUV-Absätzen sowie höheren – nicht vollständig an die Kunden weiterzugebenden – Kosten auszugehen ist. Dieser Effekt kann durch eine Neuallokation der Fahrzeuge in andere Märkte nicht vollständig kompensiert werden. Maßgeblich ist weiter, dass in der zweiten Jahreshälfte im Zusammenhang mit dem Zertifizierungsprozess nach dem neuen Standard WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) mit Belastungen zu rechnen ist. Des Weiteren wird das Ergebnis von Mercedes-Benz Vans im Zusammenhang mit dem Rückruf von Diesel-Fahrzeugen belastet. Zudem wird das Ergebnis des Geschäftsbereichs Daimler Buses durch die schwächere Nachfrage als erwartet in Lateinamerika negativ beeinflusst.

Aufgrund mehrerer Faktoren wird es bei Mercedes-Benz Cars im weiteren Jahresverlauf zu vorübergehenden Einschränkungen bei der Verfügbarkeit von Fahrzeugen kommen. Das bedeutet auch, dass manche Kunden auf margenschwächere Fahrzeuge umsteigen müssen. Zu den Faktoren gehören unter anderem die bekannten Auslieferstopps für einige Diesel-Modelle sowie Herausforderungen in der Lieferkette. Zudem dauert die Zertifizierung von Fahrzeugen in einigen internationalen Märkten derzeit länger als üblich. Daimler arbeitet seit längerer Zeit mit Hochdruck an Software-Updates, der Umstellung des europäischen Teststandards auf WLTP sowie der Klärung offener technischer und rechtlicher Fragen. Daher ist Daimler bei der Zertifizierung neuer Modelle teilweise nicht so weit wie erwartet.

Entsprechend geht Daimler aus heutiger Sicht davon aus, dass das EBIT von Mercedes-Benz Cars im dritten Quartal deutlich unter dem Niveau des zweiten Quartals 2018 sowie des dritten Quartals 2017 liegen wird und dass die Bestände temporär ansteigen werden. Aufgrund der unverändert hohen Nachfrage nach Mercedes-Benz Fahrzeugen rechnet das Unternehmen jedoch damit, dass sich die Situation im vierten Quartal wieder normalisieren wird und die Bestände bis zum Jahresende 2018 wieder abgebaut werden können.

Die beschriebenen Faktoren gelten sinngemäß auch für Mercedes-Benz Vans. Es muss deshalb davon ausgegangen werden, dass auch das Geschäft von Mercedes-Benz Vans beeinträchtigt wird.

Auf der Basis dieser Effekte sowie der von uns erwarteten Marktentwicklung und der aktuellen Einschätzungen unserer Geschäftsfelder gehen wir davon aus, dass das **Konzern-EBIT** im Jahr 2018 leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird.

Die einzelnen Geschäftsfelder haben für das Jahr 2018 folgende Erwartungen für das EBIT:

- Mercedes-Benz Cars: leicht unter Vorjahresniveau,
- Daimler Trucks: deutlich über Vorjahresniveau,
- Mercedes-Benz Vans: deutlich unter Vorjahresniveau,
- Daimler Buses: in der Größenordnung des Vorjahres und
- Daimler Financial Services: in der Größenordnung des Vorjahres.

Trotz nochmals höherer Vorleistungen für neue Produkte und Technologien dürfte der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** deutlich über dem Niveau des Vorjahres liegen und auch die Dividendenausschüttung im Jahr 2018 übertreffen. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Jahr 2017 durch eine außerordentliche Zuführung in Höhe von 3 Mrd. € in das deutsche Pensionsvermögen der Daimler AG geschmälert wurde.

Um unsere anspruchsvollen Wachstumsziele zu erreichen, werden wir unsere bereits sehr hohen **Investitionen in Sachanlagen** (i. V. 6,7 Mrd. €) im Jahr 2018 leicht erhöhen. Sowohl Mercedes-Benz Cars als auch Daimler Trucks werden im Jahr 2018 vor allem in Folgegenerationen für bestehende Produkte, in neue Produkte, in globale Komponentenprojekte, in den Ausbau der Produktionskapazitäten und in die Optimierung des internationalen Produktionsnetzwerks sowie das weltweite Produktionsnetzwerk für die Elektromobilität investieren.

Auch bei den **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** erwarten wir Umsätze leicht über dem Niveau des Vorjahres von 8,7 Mrd. €. Zu den wesentlichen Einzelprojekten bei Mercedes-Benz Cars gehören die Nachfolgemodelle der aktuellen S-Klasse sowie der C-Klasse. Außerdem investieren wir in neue effizientere Motoren, alternativ angetriebene Fahrzeuge und Antriebssysteme, autonomes Fahren und in Konnektivität. Bei Daimler Trucks liegen die Schwerpunkte auf Aktivitäten in den Bereichen Kraftstoffeffizienz und Emissionsreduzierung sowie bei Aufwendungen für maßgeschneiderte Produkte und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte. Außerdem gewinnen die Zukunftstechnologien Elektromobilität, Konnektivität und automatisiertes Fahren weiter an Bedeutung.

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

#### Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen und Zollbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige im aktuellen Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.



# Mercedes-Benz Cars

**Absatz im zweiten Quartal bei 590.700 (i. V. 595.200) Fahrzeugen**

**SUVs und E-Klasse verbuchen Absatzrekorde**

**Weltpremieren in Peking**

**EBIT mit 1.901 (i. V. 2.365) Mio. € deutlich unter Vorjahr**

D.01	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2018	Q2 2017	Veränd. in %
Umsatz	22.575	23.570 <sup>1</sup>	-4
EBIT	1.901	2.365 <sup>1</sup>	-20
Absatz	590.690	595.178	-1
Produktion	601.343	600.358	+0
Beschäftigte	147.607	142.666 <sup>2</sup>	+3
1 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst			
2 Stand 31.12.2017			

## Hohes Absatzniveau bei Mercedes-Benz Cars

Der Absatz von Mercedes-Benz Cars lag im zweiten Quartal 2018 mit 590.700 verkauften Einheiten auf dem hohen Niveau des Vorjahres und hat den Bestwert aus dem vergangenen Jahr nur knapp verfehlt (-1%). Der Umsatz fiel um 4% auf 22,6 Mrd. €. Das EBIT belief sich auf 1.901 (i. V. 2.365) Mio. €.

In Europa wurden von April bis Juni 250.200 Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und smart verkauft (-7%), davon gingen 81.900 Einheiten nach Deutschland (-4%). In China, dem größten Markt des Geschäftsfelds, konnte ein neuer Absatzrekord von 166.900 Einheiten erzielt und der Bestwert aus dem Vorjahr um 11% übertroffen werden. Südkorea (+9%) und Indien, wo das Wachstum 34% betrug, verbuchten ebenfalls neue Verkaufsbestergebnisse. In den USA lag der Absatz mit 78.000 Einheiten (+1%) auf Vorjahresniveau.

## SUVs und E-Klasse verbuchen Absatzrekorde

Im zweiten Quartal waren besonders die SUVs von Mercedes-Benz stark nachgefragt: 207.800 verkaufte Einheiten bedeuten einen neuen Bestwert für den Zeitraum April bis Juni (+3%). Auch von der E-Klasse Limousine und dem T-Modell wurden mehr Einheiten abgesetzt als je zuvor – insgesamt 90.600 Einheiten (+2%). Die S-Klasse Limousine verbuchte im zweiten Quartal mit 17.500 verkauften Luxuslimousinen erneut ein starkes Wachstum von 16%. Kurz vor ihrem Modellwechsel lag der Absatz der C-Klasse Limousine und des T-Modells mit 100.800 Einheiten 1% über dem Vorjahresniveau. Von der A-Klasse, deren neue Generation in den Märkten anläuft, sowie von den weiteren Kompaktwagen, der B-Klasse, dem CLA und

D.03	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2018	Q1-2 2017	Veränd. in %
Umsatz	45.573	46.091 <sup>1</sup>	-1
EBIT	3.961	4.363 <sup>1</sup>	-9
Absatz	1.184.989	1.163.248	+2
Produktion	1.209.414	1.185.300	+2
Beschäftigte	147.607	142.666 <sup>2</sup>	+3
1 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst			
2 Stand 31.12.2017			

D.02	Q2		
Absatz	Q2 2018	Q2 2017	Veränd. in %
Gesamt	590.690	595.178	-1
Europa	250.180	270.433	-7
davon Deutschland	81.931	85.369	-4
USA	78.042	77.605	+1
China	166.915	150.146	+11
Übrige Märkte	95.553	96.994	-1

CLA Shooting Brake, wurden insgesamt 97.400 Einheiten verkauft (-13%). Der Absatz des smart fortwo und smart forfour lag bei 35.500 Einheiten (-3%).

## Kompaktwagenfamilie wächst

Im April wurde auf der Messe in Peking mit der Langversion der A-Klasse Limousine das sechste Modell der Kompaktwagenfamilie vorgestellt. Mit ihrem langen Radstand ist sie speziell auf die Bedürfnisse der chinesischen Kunden ausgerichtet – ebenso wie die Langversion der C-Klasse Limousine. Diese wurde zusammen mit dem Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury als weitere Weltpremiere in Peking präsentiert. Seit Mai steht die neue A-Klasse Kompaktklimousine bei den Händlern in Europa.

## Mercedes-Benz Cars erweitert das weltweite Produktionsnetzwerk

Im Mercedes-Benz Werk Rastatt startete mit der A-Klasse die Produktion der neuen Kompaktwagengeneration, die in fünf Werken auf drei Kontinenten vom Band laufen wird. Mit der Grundsteinlegung für ein zweites Werk am Standort Kecskemét in Ungarn geht Mercedes-Benz Cars konsequent den Weg in Richtung einer smarten Produktion: Im ersten »Full-Flex-Werk« im globalen Produktionsnetzwerk können verschiedene Fahrzeugarchitekturen vom Kompaktmodell bis zur heckgetriebenen Limousine mit unterschiedlichen Antriebsformen inklusive Elektrofahrzeuge flexibel auf einem Band produziert werden. Damit entwickelt das Unternehmen das Produktionskonzept der »Factory 56« weiter und bringt modernste Produktionstechnologien im Sinne von Industrie 4.0 zum Einsatz.

D.04	Q1-2		
Absatz	Q1-2 2018	Q1-2 2017	Veränd. in %
Gesamt	1.184.989	1.163.248	+2
Europa	494.358	511.836	-3
davon Deutschland	160.478	159.441	+1
USA	148.532	156.030	-5
China	345.732	304.709	+13
Übrige Märkte	196.367	190.673	+3

# Daimler Trucks

**Absatz mit 123.900 (i. V. 116.400) Einheiten deutlich über dem Niveau des Vorjahres**

**Präsentation von Freightliner eCascadia und eM2 für den NAFTA-Raum**

**Neues Forschungs- und Entwicklungszentrum für automatisierte Lkw**

**EBIT von 546 (i. V. 548) Mio. €**

D.05	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2018	Q2 2017	Veränd. in %
Umsatz	9.185	9.030 <sup>1</sup>	+2
EBIT	546	548 <sup>1</sup>	-0
Absatz	123.910	116.429	+6
Produktion	128.255	119.522	+7
Beschäftigte	84.062	79.483 <sup>2</sup>	+6
<sup>1</sup> Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst			
<sup>2</sup> Stand 31.12.2017			

## Absatz über Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Trucks lag mit 123.900 (i. V. 116.400) Lkw um 6% über dem Vorjahreswert. Der Umsatz erreichte 9,2 (i. V. 9,0) Mrd. €. Das EBIT von Daimler Trucks lag mit 546 (i. V. 548) Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres.

## Absatzsteigerung in den meisten Regionen

In der NAFTA-Region stieg unser Absatzvolumen auf 44.300 (i. V. 42.300) Einheiten an. In den Gewichtsklassen 6-8 waren wir mit einem Marktanteil von 38,1% (i. V. 40,2%) weiterhin Marktführer. Der Absatz in Lateinamerika übertraf mit 7.900 (i. V. 7.000) Einheiten das Vorjahresquartal deutlich; in Brasilien setzten wir mit 4.400 Einheiten über 50% mehr Lkw als im Vorjahr ab. Mit den Mercedes-Benz Lkw erreichten wir im mittleren und schweren Lkw-Segment in Brasilien einen Marktanteil von 27,2% (i. V. 28,7%). In der Region EU30 steigerten wir unseren Absatz leicht auf 21.100 (i. V. 20.400) Einheiten. Mercedes-Benz behauptete hier im Segment schwerer und mittlerer Lkw mit einem Anteil von 19,8% (i. V. 20,9%) die Marktführerschaft. In Deutschland lag unser Absatz mit 7.800 (i. V. 8.100) Lkw leicht unter dem Vorjahresvolumen. In der Türkei verkauften wir 1.700 (i. V. 2.900) Lkw. In Asien stiegen unsere Verkäufe um 13% auf 40.300 Fahrzeuge. Neben einem deutlichen Anstieg der Verkäufe in Indonesien auf 16.400 (i. V. 9.800) Einheiten verzeichneten wir auch in Indien einen Absatzzuwachs auf 5.800 (i. V. 3.600) Fahrzeuge.

D.07	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2018	Q1-2 2017	Veränd. in %
Umsatz	17.804	16.981 <sup>1</sup>	+5
EBIT	1.193	1.210 <sup>1</sup>	-1
Absatz	237.756	210.436	+13
Produktion	249.025	224.321	+11
Beschäftigte	84.062	79.483 <sup>2</sup>	+6
<sup>1</sup> Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst			
<sup>2</sup> Stand 31.12.2017			

D.06	Q2		
Absatz	Q2 2018	Q2 2017	Veränd. in %
Gesamt	123.910	116.429	+6
EU30 <sup>1</sup>	21.069	20.431	+3
NAFTA	44.347	42.293	+5
Lateinamerika (ohne Mexiko)	7.913	7.028	+13
Asien	40.271	35.682	+13
Übrige Märkte	10.310	10.995	-6
BFDA (Auman Trucks)	32.580	28.623	+14
Gesamt (einschließlich BFDA)	156.490	145.052	+8
<sup>1</sup> Europäische Union, Schweiz und Norwegen			

Die Verkäufe in Japan lagen mit 10.400 (i. V. 10.200) Lkw leicht über dem Niveau des Vorjahres. Mit Lkw der Marke FUSO erzielten wir im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Anteil von 20,4% (i. V. 18,8%). Im Nahen und Mittleren Osten setzten wir mit 2.000 (i. V. 6.400) Fahrzeugen deutlich weniger Lkw ab als im Vorjahreszeitraum. Der Lkw-Absatz der Marke Auman durch unser Joint Venture BFDA in China verzeichnete einen Zuwachs um 14% auf 32.600 Einheiten.

## Globale E-Mobility Group und neue Elektro-Lkw für die USA

Die neue E-Mobility Group definiert künftig marken- und spartenübergreifend die Strategie für Elektro-Komponenten sowie komplette e-Fahrzeuge und erarbeitet eine weltweit einheitliche Architektur. Mit dem Freightliner eCascadia, einem Elektro-Lkw für das schwere Segment, und dem eM2 106 als voll-elektrische Variante des mittelschweren Segments haben wir zwei neue eTrucks für die USA präsentiert. Die ersten Kunden, Penske Truck Leasing und NFI Industries, werden voraussichtlich ab Ende 2018 30 elektrische Freightliner Modelle testen.

## Neues F&E-Zentrum für automatisiertes Fahren

Um die Aktivitäten für automatisierte Lkw und Busse weiter auszubauen, wurde in Portland, Oregon, ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum für automatisiertes Fahren gegründet. Der Innovationsstandort wird eng mit bereits bestehenden Entwicklungsfunktionen für automatisiertes Fahren in Stuttgart und Indien zusammenarbeiten.

D.08	Q1-2		
Absatz	Q1-2 2018	Q1-2 2017	Veränd. in %
Gesamt	237.756	210.436	+13
EU30 <sup>1</sup>	38.319	37.825	+1
NAFTA	85.169	75.199	+13
Lateinamerika (ohne Mexiko)	17.283	13.352	+29
Asien	77.946	65.682	+19
Übrige Märkte	19.039	18.378	+4
BFDA (Auman Trucks)	56.589	55.056	+3
Gesamt (einschließlich BFDA)	294.345	265.492	+11
<sup>1</sup> Europäische Union, Schweiz und Norwegen			

# Mercedes-Benz Vans

**Absatzbestwert im zweiten Quartal mit 110.900 (i. V. 103.400) Einheiten**

**Starkes Wachstum bei der V-Klasse (+19%)**

**Markteinführung des neuen Sprinter in Europa**

**EBIT mit 152 (i. V. 349) Mio. € deutlich unter Vorjahr**

D.09	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2018	Q2 2017	Veränd. in %
Umsatz	3.511	3.325 <sup>1</sup>	+6
EBIT	152	349 <sup>1</sup>	-56
Absatz	110.883	103.393	+7
Produktion	127.444	100.884	+26
Beschäftigte	26.484	25.255 <sup>2</sup>	+5

1 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst  
2 Stand 31.12.2017

## Neuer Bestwert beim Absatz

Mercedes-Benz Vans steigerte seinen Absatz im zweiten Quartal 2018 um 7% auf einen neuen Bestwert von 110.900 Einheiten. Der Umsatz stieg um 6% auf 3,5 Mrd. €. Das EBIT erreichte 152 (i. V. 349) Mio. € und lag damit deutlich unter Vorjahr.

## Mercedes-Benz Vans bleibt auf Wachstumskurs

In der Region EU30 lag der Absatz mit 71.300 (i. V. 70.400) Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. Zuwächse verzeichneten wir insbesondere in Frankreich (+9%) und Schweden (+79%). Im deutschen Markt verzeichnete die Transportersparte mit 28.100 (i. V. 27.400) Einheiten einen Bestwert im zweiten Quartal. Sehr positiv war die Entwicklung in der NAFTA-Region. Dabei stieg der Absatz in den USA um 10% und erreichte mit 9.900 Einheiten ebenfalls einen neuen Bestwert im zweiten Quartal. In Lateinamerika lag der Absatz mit 4.000 Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. In China hat Mercedes-Benz Vans seine Position weiter verbessert und verzeichnete mit 7.500 Einheiten (+18%) das bisher absatzstärkste Quartal. Positiv entwickelten sich auch die Verkäufe in der Türkei (+8%) und in Russland (+26%). Zum weltweiten Markterfolg trugen nahezu alle Baureihen bei. Bedingt durch den teilweisen Auslieferungsstopp lag der Vito mit 27.500 (i. V. 29.300) Fahrzeugen deutlich unter dem Vorjahr. Die Großraumlimousine V-Klasse übertraf mit 18.700 Einheiten den Vorjahreswert deutlich um 19%. Der Absatz des großen Transporters Sprinter lag mit 51.700 Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. Erfreulich entwickelte sich der Absatz des Stadtlieferwagens Citan, der deutlich um 9% auf 7.700 Einheiten stieg. Die X-Klasse wurde Ende 2017 in den Markt eingeführt und erreichte im zweiten Quartal 2018 einen Absatz von 5.200 Einheiten.

D.11	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2018	Q1-2 2017	Veränd. in %
Umsatz	6.609	6.302 <sup>1</sup>	+5
EBIT	324	686 <sup>1</sup>	-53
Absatz	203.899	190.171	+7
Produktion	237.440	205.000	+16
Beschäftigte	26.484	25.255 <sup>2</sup>	+5

1 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst  
2 Stand 31.12.2017

D.10	Q2		
Absatz	Q2 2018	Q2 2017	Veränd. in %
Gesamt	110.883	103.393	+7
EU30	71.318	70.357	+1
davon Deutschland	28.083	27.441	+2
NAFTA	13.180	11.955	+10
davon USA	9.872	8.994	+10
Lateinamerika (ohne Mexiko)	3.990	3.974	+0
Asien	10.816	8.856	+22
davon China	7.471	6.312	+18
Übrige Märkte	11.579	8.251	+40

## Markteinführung des neuen Sprinter in Europa

Seit Juni ist der neue Sprinter in Europa erhältlich, die weiteren Märkte folgen sukzessive. Unsere Kunden können beim neuen Sprinter aus zahlreichen Varianten mit vielen Ausstattungsdetails wählen. Unter anderem gibt es das neue Flaggschiff von Mercedes-Benz Vans jetzt auch mit Frontantrieb. Durch intelligente Produkte, diverse Dienstleistungen und volle Konnektivität ist der Sprinter die erste vernetzte Gesamtsystemlösung der Sparte.

## Mercedes PRO im neuen Sprinter verfügbar

Im neuen Sprinter stehen gewerblichen Kunden die ersten Flottenangebote von Mercedes PRO zur Verfügung, der neuen Marke von Mercedes-Benz Vans für Dienstleistungen und digitale Lösungen. Die Vernetzung ermöglicht beispielsweise, online Transportaufträge zu steuern und Fahrzeuginformationen wie Standort, Tankfüllstand oder Wartungsintervalle nahezu in Echtzeit abzufragen. So kann das gesamte Flottenmanagement online in einem Tool verwaltet werden.

## Innovatives Betreiberkonzept in Bochum

Mercedes-Benz Vans startete im Mai gemeinsam mit Partnern am Amazon Verteilzentrum in Bochum ein innovatives Betreiberprogramm für die angeschlossene Parkplatzfläche. Es besteht neben der Parkraumvermietung und dem Aufbau einer Ladeinfrastruktur aus weiteren Servicebausteinen, die am Standort tätige Logistikfirmen und deren Fahrerinnen und Fahrer unterstützen. Dazu zählt ein neuartiger Fahrzeugscanner, der Transporter direkt auf mögliche Schäden untersucht.

D.12	Q1-2		
Absatz	Q1-2 2018	Q1-2 2017	Veränd. in %
Gesamt	203.899	190.171	+7
EU30	131.736	130.896	+1
davon Deutschland	50.426	48.406	+4
NAFTA	24.452	20.486	+19
davon USA	18.622	15.245	+22
Lateinamerika (ohne Mexiko)	7.811	7.834	-0
Asien	20.069	15.643	+28
davon China	14.011	10.716	+31
Übrige Märkte	19.831	15.312	+30

# Daimler Buses

## Absatz mit 7.500 Bussen und Fahrgestellen auf Vorjahresniveau

### Weitere Aufträge für elektrischen Mercedes-Benz Citaro

### Großaufträge in Brasilien, Polen und Berlin verzeichnet

### EBIT mit 66 (i. V. 78) Mio. € deutlich unter Vorjahr

D.13	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2018	Q2 2017	Veränd. in %
Umsatz	1.075	1.217 <sup>1</sup>	-12
EBIT	66	78 <sup>1</sup>	-15
Absatz	7.522	7.504	+0
Produktion	8.620	7.973	+8
Beschäftigte	18.279	18.292 <sup>2</sup>	-0
1 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst			
2 Stand 31.12.2017			

### Absatz auf Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Buses lag im zweiten Quartal 2018 mit 7.500 Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. Vor allem aufgrund eines schwächeren globalen Produktmix und eines negativen Wechselkurseffekts ging der Umsatz mit 1,1 (i. V. 1,2) Mrd. € deutlich zurück. Das EBIT betrug 66 (i. V. 78) Mio. €.

### Unterschiedliche Absatzentwicklung in den Regionen

In der Region EU30 lag der Absatz von Daimler Buses im zweiten Quartal mit 2.200 Komplettbussen und Fahrgestellen der Marken Mercedes-Benz und Setra in der Größenordnung des Vorjahres. Der Absatz im Heimatmarkt Deutschland konnte trotz weiterhin unangefochtener Marktführerschaft nicht auf dem Vorjahresniveau gehalten werden und erreichte 700 (i. V. 800) Einheiten.

In Brasilien hat sich die Markterholung verlangsamt. Die Verkäufe lagen mit 2.500 Einheiten dennoch um 18% über dem Vorjahresniveau. Insgesamt lag der Absatz von Daimler Buses in Lateinamerika (ohne Mexiko) mit 3.400 Fahrgestellen leicht unter dem Vorjahresniveau. In Mexiko setzten wir mit 800 (i. V. 1.000) Einheiten deutlich weniger ab als im Vorjahresquartal. Dagegen verzeichnete Daimler Buses in Indien mit 500 (i. V. 250) Einheiten einen starken Absatzanstieg.

D.15	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2018	Q1-2 2017	Veränd. in %
Umsatz	1.925	2.140 <sup>1</sup>	-10
EBIT	103	150 <sup>1</sup>	-31
Absatz	13.266	12.908	+3
Produktion	15.544	14.556	+7
Beschäftigte	18.279	18.292 <sup>2</sup>	-0
1 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst			
2 Stand 31.12.2017			

D.14	Q2		
Absatz	Q2 2018	Q2 2017	Veränd. in %
Gesamt	7.522	7.504	+0
EU30	2.183	2.202	-1
davon Deutschland	693	811	-15
Lateinamerika (ohne Mexiko)	3.377	3.448	-2
davon Brasilien	2.484	2.108	+18
Mexiko	839	1.020	-18
Asien	758	439	+73
Übrige Märkte	365	395	-8

### Weitere Aufträge für den elektrischen Mercedes-Benz Citaro

Die Hamburger Hochbahn hat – noch vor der offiziellen Weltpremiere Mitte Juli auf der Vorschau zur IAA – 20 Fahrzeuge des neuen, vollelektrisch angetriebenen Mercedes-Benz Citaro bestellt. Weitere 15 Fahrzeuge des elektrischen Stadtbusses wurden von den Berliner Verkehrsbetrieben bestellt.

### Daimler Buses verbucht weitere Großaufträge

In Brasilien hat Daimler Buses einen Auftrag über 1.600 Schulbusse für das Programm »Caminho da Escola« des brasilianischen Bildungsministeriums erhalten. Bis April 2019 sollen die Busse ausgeliefert werden. Im Rahmen eines Großauftrags haben die Berliner Verkehrsbetriebe eine Option über den Erhalt von bis zu 950 Mercedes-Benz Stadtbussen geordert. Der Rahmenvertrag sieht dabei die Lieferung von bis zu 600 Gelenkbussen und maximal 350 Solobussen vor. Die Stadtbusse können sukzessive in den nächsten Jahren abgerufen werden. Auch in Polen konnte Daimler Buses einen Großauftrag über 150 Fahrzeuge für Krakau, Danzig und Bialystok verbuchen.

### Daimler Buses erzielt viermal Platz eins bei den ETM-Awards

Bei der Leserwahl 2018 des Nutzfahrzeug-Verlags EuroTransportMedia (ETM) wurden vier Omnibusse von Daimler Buses mit dem ETM-Award ausgezeichnet. Den ersten Platz konnten in der Kategorie Stadtbusse der Mercedes-Benz Citaro K, in der Kategorie Überlandbusse der Mercedes-Benz Citaro LE, in der Kategorie Midibusse der Sprinter Minibus und in der Kategorie Reisehochdecker die Setra TopClass HDH/DT verzeichnen.

D.16	Q1-2		
Absatz	Q1-2 2018	Q1-2 2017	Veränd. in %
Gesamt	13.266	12.908	+3
EU30	3.550	3.594	-1
davon Deutschland	1.115	1.320	-16
Lateinamerika (ohne Mexiko)	6.486	5.846	+11
davon Brasilien	4.340	3.507	+24
Mexiko	1.292	1.758	-27
Asien	1.338	954	+40
Übrige Märkte	600	756	-21

# Daimler Financial Services

**Neugeschäft wächst um 2%**

**Vertragsvolumen steigt auf 147 Mrd. €**

**Toll Collect: Einigung bei Schiedsverfahren erreicht**

**EBIT mit 66 (i. V. 522) Mio. € bedingt durch Toll Collect-Einigung deutlich unter Vorjahr**

D.17	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2018	Q2 2017	Veränd. in %
Umsatz	6.307	5.930	+6
EBIT	66	522	-87
Neugeschäft	18.341	17.925	+2
Vertragsvolumen	146.709	139.907 <sup>1</sup>	+5
Beschäftigte	13.742	13.012 <sup>1</sup>	+6
<sup>1</sup> Stand 31.12.2017			

## Weltweit 2% mehr Neugeschäft

Daimler Financial Services konnte sein Neugeschäft im zweiten Quartal 2018 weiter steigern: Weltweit wurden 501.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 18,3 Mrd. € abgeschlossen; 2% mehr als im Vorjahreszeitraum. Das Portfolio von Daimler Financial Services umfasste Ende Juni mehr als 5 Mio. Fahrzeuge; das entspricht einem Vertragsvolumen von 146,7 Mrd. € und damit einem Anstieg von 5% gegenüber dem Jahresende 2017. Das EBIT betrug 66 (i. V. 522) Mio. €. Ausschlaggebend für den Rückgang des Ergebnisses war im Wesentlichen die Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren mit einer Ergebnisbelastung in Höhe von 418 Mio. €.

## Region Europa mit leichtem Wachstum

Europaweit wurden im zweiten Quartal 251.000 Leasing- und Finanzierungsverträge abgeschlossen (+1%). Das Neugeschäft stieg damit um 3% auf 8,2 Mrd. €. Das Vertragsvolumen in Europa wuchs gegenüber dem Jahresende 2017 um 4% auf 62,0 Mrd. €.

## Nord- und Südamerika: Neugeschäft auf Vorjahresniveau

In Nord- und Südamerika wurden im zweiten Quartal 2018 Leasing- und Finanzierungsverträge mit einem Gesamtwert von 5,5 (i. V. 5,6) Mrd. € abgeschlossen. Das Vertragsvolumen in Nord- und Südamerika lag Ende Juni mit 52,2 Mrd. € leicht über dem Niveau vom Jahresende 2017 (+3%).

## Starkes Wachstum in Afrika & Asien-Pazifik und China

Das Neugeschäft in der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) zeigte sich im zweiten Quartal 2018 mit 2,1 Mrd. € nahezu unverändert. Das Vertragsvolumen der Region belief sich Ende Juni auf 17,8 Mrd. € (+3%).

In China legte das Neugeschäft weiterhin stark zu: Im zweiten Quartal wurden 79.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 2,4 Mrd. € abgeschlossen (+10%). Das Vertragsvolumen betrug Ende Juni 14,6 Mrd. € – ein Plus von 19% gegenüber Ende 2017.

## Versicherungsgeschäft legt erneut zu

Im Versicherungsgeschäft vermittelte Daimler Financial Services im zweiten Quartal 579.000 Verträge (+11%). Besonders gut war die Entwicklung in China (+30%), Russland (+29%) und Deutschland (+3%).

## Toll Collect: Einigung bei Schiedsverfahren erreicht

Daimler Financial Services hat im Mai 2018 eine Einigung mit Deutsche Telekom AG (Konsortialpartner) und dem Bund über die Beendigung der Schiedsverfahren zum Thema Toll Collect erzielt. Für weitere Details der Vergleichsvereinbarung verweisen wir auf Anmerkung 17 im Konzernanhang zum Zwischenbericht.

## Daimler Financial Services erweitert Mobilitätsportfolio

Die Daimler Mobility Services GmbH, eine Tochtergesellschaft von Daimler Financial Services, hat sich im Rahmen einer Finanzierungsrunde im Mai am Fahrdienstvermittler Taxify beteiligt. Das Unternehmen wurde 2013 in Tallinn/Estland gegründet und bietet unter anderem in Afrika, Europa und Asien Ride-Hailing-Dienste an, bei denen Kunden via App ein Taxi oder private Fahrer bestellen und bezahlen können.

Das Mobilitätsportfolio von Daimler Financial Services zählte mit car2go, moovel und der Ride-Hailing-Gruppe inklusive mytaxi, beat, Clever Taxi und Chauffeur Privé zum 30. Juni 2018 rund 23,5 Mio. Kunden; die Anzahl der Transaktionen erreichte im zweiten Quartal in über 110 Städten weltweit 42,4 Mio.

D.18	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2018	Q1-2 2017	Veränd. in %
Umsatz	12.327	11.841	+4
EBIT	614	1.046	-41
Neugeschäft	36.202	34.737	+4
Vertragsvolumen	146.709	139.907 <sup>1</sup>	+5
Beschäftigte	13.742	13.012 <sup>1</sup>	+6
<sup>1</sup> Stand 31.12.2017			



# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q2

## E.01

	Q2 2018	Q2 2017 (angepasst) <sup>1</sup>
in Millionen €		
Umsatzerlöse	40.756	41.214
Umsatzkosten	-32.506	-32.420
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>8.250</b>	8.794
Vertriebskosten	-3.253	-3.213
Allgemeine Verwaltungskosten	-965	-924
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.620	-1.414
Sonstige betriebliche Erträge	452	432
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-188	-218
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-14	310
Übriges Finanzergebnis	-26	-23
Zinserträge	70	46
Zinsaufwendungen	-176	-139
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern<sup>2</sup></b>	<b>2.530</b>	3.651
Ertragsteuern	-705	-1.139
<b>Konzernergebnis</b>	<b>1.825</b>	2.512
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	99	68
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	1.726	2.444
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
<b>Unverwässert</b>	<b>1,61</b>	2,28
<b>Verwässert</b>	<b>1,61</b>	2,28

1 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

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

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q1-2

## E.02

	Q1-2 2018	Q1-2 2017 (angepasst) <sup>1</sup>
in Millionen €		
Umsatzerlöse	80.541	79.796
Umsatzkosten	-63.666	-62.999
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>16.875</b>	16.797
Vertriebskosten	-6.350	-6.284
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.936	-1.821
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-3.332	-2.862
Sonstige betriebliche Erträge	783	1.103
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-481	-390
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	329	1.029
Übriges Finanzergebnis	79	-60
Zinserträge	125	104
Zinsaufwendungen	-315	-274
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern<sup>2</sup></b>	<b>5.777</b>	7.342
Ertragsteuern	-1.598	-2.178
<b>Konzernergebnis</b>	<b>4.179</b>	5.164
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	180	163
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	3.999	5.001
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
<b>Unverwässert</b>	<b>3,74</b>	4,67
<b>Verwässert</b>	<b>3,74</b>	4,67

1 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

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

# Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q2

## E.03

	Q2 2018	Q2 2017 (angepasst) <sup>1</sup>
in Millionen €		
<b>Konzernergebnis</b>	<b>1.825</b>	2.512
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	543	-1.723
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten und Fremdkapitalinstrumenten	17	8
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-752	1.511
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	3	24
<b>Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>-189</b>	-180
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-130	-182
<b>Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>-130</b>	-182
<b>Sonstiges Ergebnis, nach Steuern</b>	<b>-319</b>	-362
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	19	-61
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-338	-301
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.506</b>	2.150
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	118	7
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	1.388	2.143

<sup>1</sup> Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

# Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q1-2

## E.04

	Q1-2 2018	Q1-2 2017 (angepasst) <sup>1</sup>
in Millionen €		
<b>Konzernergebnis</b>	<b>4.179</b>	5.164
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	210	-1.609
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten und Fremdkapitalinstrumenten	5	11
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-843	1.496
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	5	37
<b>Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>-623</b>	-65
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-294	5
<b>Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>-294</b>	5
<b>Sonstiges Ergebnis, nach Steuern</b>	<b>-917</b>	-60
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	25	-53
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-942	-7
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>3.262</b>	5.104
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	205	110
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	3.057	4.994

<sup>1</sup> Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

# Konzernbilanz

## E.05

	30. Juni 2018	31. Dez. 2017 (angepasst) <sup>1</sup>
in Millionen €		
<b>Aktiva</b>		
Immaterielle Vermögenswerte	14.264	13.735
Sachanlagen	28.714	27.981
Vermietete Gegenstände	48.781	47.074
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.580	4.818
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	49.890	46.600
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	855	990
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.882	3.204
Aktive latente Steuern	3.329	2.844
Übrige Vermögenswerte	1.175	1.203
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>154.470</b>	<b>148.449</b>
Vorräte	29.152	25.686
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.409	11.995
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	41.194	39.454
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.334	12.072
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	9.493	9.073
Übrige finanzielle Vermögenswerte	4.256	3.602
Übrige Vermögenswerte	5.289	5.014
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	470	-
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>115.597</b>	<b>106.896</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>270.067</b>	<b>255.345</b>
<b>Passiva</b>		
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Kapitalrücklagen	11.709	11.742
Gewinnrücklagen	47.355	47.553
Übrige Rücklagen	828	1.504
<b>Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital</b>	<b>62.962</b>	<b>63.869</b>
Nicht beherrschende Anteile	1.234	1.290
<b>Eigenkapital</b>	<b>64.196</b>	<b>65.159</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.477	5.767
Rückstellungen für Ertragsteuern	895	1.046
Rückstellungen für sonstige Risiken	6.910	7.143
Finanzierungsverbindlichkeiten	86.606	78.378
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.983	2.370
Passive latente Steuern	2.708	2.347
Rechnungsabgrenzungsposten	1.687	1.668
Vertragsverbindlichkeiten	5.004	3.833
Übrige Verbindlichkeiten	8	10
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>113.278</b>	<b>102.562</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.716	12.451
Rückstellungen für Ertragsteuern	580	560
Rückstellungen für sonstige Risiken	7.174	7.620
Finanzierungsverbindlichkeiten	50.524	48.746
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.733	6.905
Rechnungsabgrenzungsposten	1.548	1.528
Vertragsverbindlichkeiten	6.428	7.375
Übrige Verbindlichkeiten	2.676	2.439
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	214	-
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>92.593</b>	<b>87.624</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>270.067</b>	<b>255.345</b>

<sup>1</sup> Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.



# Konzern-Kapitalflussrechnung

## E.06

	Q1-2 2018	Q1-2 2017 (angepasst) <sup>1</sup>
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.777	7.342
Abschreibungen / Wertminderungen	2.973	2.774
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-335	-1.016
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-29	-277
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-3.560	-1.588
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	285	199
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.230	2.621
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-4.514	-4.755
Vermietete Fahrzeuge	-1.293	-1.782
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-386	372
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	431	448
Gezahlte Ertragsteuern	-1.619	-1.821
<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>960</b>	<b>2.517</b>
Zugänge zu Sachanlagen	-2.893	-2.704
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-1.543	-1.721
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	169	530
Erwerb von Anteilsbesitz	-373	-612
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	297	209
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-3.414	-2.035
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	3.136	3.888
Sonstige Ein- und Auszahlungen	85	69
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-4.536</b>	<b>-2.376</b>
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	9.905	6.134
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-3.905	-3.477
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-265	-243
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	84	56
Erwerb eigener Aktien	-50	-42
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-78	-
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>5.691</b>	<b>2.428</b>
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	147	-555
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>2.262</b>	<b>2.014</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn</b>	<b>12.072</b>	<b>10.981</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende</b>	<b>14.334</b>	<b>12.995</b>

<sup>1</sup> Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

# Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

## E.07

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente/ Fremdkapital- instrumente
in Millionen €					
<b>Stand zum 1. Januar 2017</b>	3.070	11.744	40.794	2.842	53
Erstanwendungseffekt aus IFRS 15	-	-	95	-	-
Erstanwendungseffekt aus IFRS 9	-	-	23	-	-
<b>Stand zum 1. Januar 2017 (angepasst)<sup>1</sup></b>	3.070	11.744	40.912	2.842	53
Konzernergebnis (angepasst) <sup>1</sup>	-	-	5.001	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern (angepasst) <sup>1</sup>	-	-	-46	-1.560	13
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis (angepasst) <sup>1</sup>	-	-	51	-	-2
Gesamtergebnis (angepasst) <sup>1</sup>	-	-	5.006	-1.560	11
Dividenden	-	-	-3.477	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-35	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-11	-	-	-
Sonstiges	-	-7	-	-	-
<b>Stand zum 30. Juni 2017 (angepasst)<sup>1</sup></b>	3.070	11.726	42.406	1.282	64
<b>Stand zum 1. Januar 2018 (angepasst)<sup>1</sup></b>	3.070	11.742	47.553	258	66
Erstanwendungseffekt aus IFRS 9	-	-	2	-	-28
<b>Stand zum 1. Januar 2018 (angepasst)<sup>1</sup></b>	3.070	11.742	47.555	258	38
Konzernergebnis	-	-	3.999	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-377	186	2
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	83	-	3
Gesamtergebnis	-	-	3.705	186	5
Dividenden	-	-	-3.905	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-33	-	-	-
<b>Stand zum 30. Juni 2018</b>	3.070	11.709	47.355	444	43

<sup>1</sup> Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Übrige Rücklagen						
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlust- rechnung umgegliedert werden						
Derivative Finanz- instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanz- investitionen	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital	
		in Millionen €				
-537	-16	-	57.950	1.183	59.133	Stand zum 1. Januar 2017
-	-	-	95	-	95	Erstanwendungseffekt aus IFRS 15
-23	-	-	-	-	-	Erstanwendungseffekt aus IFRS 9
-560	-16	-	58.045	1.183	59.228	Stand zum 1. Januar 2017 (angepasst) <sup>1</sup>
-	-	-	5.001	163	5.164	Konzernergebnis (angepasst) <sup>1</sup>
2.141	37	-	585	-54	531	Sonstiges Ergebnis vor Steuern (angepasst) <sup>1</sup>
-641	-	-	-592	1	-591	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis (angepasst) <sup>1</sup>
1.500	37	-	4.994	110	5.104	Gesamtergebnis (angepasst) <sup>1</sup>
-	-	-	-3.477	-243	-3.720	Dividenden
-	-	-	-35	-	-35	Änderungen des Konsolidierungskreises
		-	-	22	22	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-	-42	-42	-	-42	Erwerb eigener Aktien
-	-	42	42	-	42	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-	-11	15	4	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-	-	-	-7	9	2	Sonstiges
940	21	-	59.509	1.096	60.605	Stand zum 30. Juni 2017 (angepasst) <sup>1</sup>
1.171	9	-	63.869	1.290	65.159	Stand zum 1. Januar 2018 (angepasst) <sup>1</sup>
-	-	-	-26	-8	-34	Erstanwendungseffekt aus IFRS 9
1.171	9	-	63.843	1.282	65.125	Stand zum 1. Januar 2018 (angepasst) <sup>1</sup>
-	-	-	3.999	180	4.179	Konzernergebnis
-1.204	5	-	-1.388	25	-1.363	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
360	-	-	446	-	446	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-844	5	-	3.057	205	3.262	Gesamtergebnis
-	-	-	-3.905	-291	-4.196	Dividenden
-	-	-	-	46	46	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-	-50	-50	-	-50	Erwerb eigener Aktien
-	-	50	50	-	50	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-	-33	-8	-41	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
327	14	-	62.962	1.234	64.196	Stand zum 30. Juni 2018

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Konzernanhang zum Zwischenabschluss

## 1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

### Allgemeines

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

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

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

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

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss zur Veröffentlichung am 25. Juli 2018 freigegeben. Der Konzernzwischenabschluss wurde vom Konzernabschlussprüfer einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d.h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise indikativ für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die der Konzern in diesem Zwischenabschluss angewendet hat, entsprechen grundsätzlich denen, die im Konzernabschluss für das Jahr 2017 angewendet wurden.

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

### Im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS

**Anwendung IFRS 15 »Revenue from contracts with Customers«.** Im Mai 2014 hat das IASB den Standard IFRS 15 veröffentlicht. Er ersetzt bestehende Leitlinien zur Erfassung von Umsatzerlösen, darunter IAS 18 »Revenue«, IAS 11 »Construction Contracts« und IFRIC 13 »Customer Loyalty Programmes«. Der neue Standard legt einen umfassenden Rahmen fest, in welcher Höhe und zu welchem Zeitpunkt Umsatzerlöse erfasst werden. IFRS 15 sieht dabei ein einheitliches, fünfstufiges Erlösrealisierungsmodell vor, das grundsätzlich auf alle Verträge mit Kunden anzuwenden ist.

Daimler wendet IFRS 15 erstmals auf das zum 1. Januar 2018 beginnende Geschäftsjahr an. Die Erstanwendung wurde rückwirkend vorgenommen. Die berichteten Vorjahreswerte wurden um die Effekte aus den Änderungen infolge des IFRS 15 angepasst.

Daimler wendet beim Übergang auf den neuen Standard die folgenden von IFRS 15 gewährten Erleichterungsvorschriften an:

- Zum 31. Dezember 2016 erfüllte Verträge wurden nicht neu nach IFRS 15 beurteilt. Die Anwendung dieser Erleichterung führte insbesondere im ersten Quartal 2017 zu einem verminderten Ergebnis im Vergleich zu einer vollständig rückwirkenden Anwendung. Die Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns sind insgesamt als nicht wesentlich einzustufen.
- Verträge, die vor dem 1. Januar 2017 modifiziert worden sind, wurden nicht nach den Regelungen des IFRS 15 zur Bilanzierung von Vertragsänderungen neu beurteilt. Durch die Anwendung dieser Erleichterung entstand keine wesentliche Auswirkung auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns.

Die Erstanwendung von IFRS 15 führt bei Daimler insbesondere zu folgenden Änderungen.

**Vertragsverbindlichkeiten.** IFRS 15 enthält Vorgaben zum Ausweis der auf Vertragsebene bestehenden Leistungsüberschüsse oder -verpflichtungen. Dies sind Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Kundenverträgen, die sich abhängig vom Verhältnis der vom Unternehmen erbrachten Leistung und der Zahlung des Kunden ergeben. In Anwendung dieser Vorgaben wurden Umgliederungen aus den Bilanzpositionen Rechnungsabgrenzungsposten, Rückstellungen für sonstige Risiken, Übrige finanzielle Verbindlichkeiten sowie Übrige Verbindlichkeiten in die Vertragsverbindlichkeiten vorgenommen.

Vertragsverbindlichkeiten ergeben sich bei Daimler insbesondere aus folgenden Sachverhalten:

- Unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien;
- Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften (insbesondere Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe), die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind, und
- Erhaltene Anzahlungen auf Verträge, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

**Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht.** IFRS 15 unterscheidet zwischen drei Formen von Rückkaufvereinbarungen: Neben Termingeschäften (»forwards«), bei denen das Unternehmen zum Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, und Kaufoptionen, die dem Unternehmen das Recht zum Rückkauf einräumen, bestehen Verkaufsoptionen, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann. Letztere führen zu einer Änderung der Bilanzierung, da unter IFRS 15 derartige Fahrzeugverkäufe die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht auslösen können. Derartige Transaktionen wurden bisher als Operating Leases bilanziert.

**Verkauf von Fahrzeugen mit Restwertgarantie.** Gemäß IFRS 15 schränken Vereinbarungen, in denen das Unternehmen seinem Kunden einen Mindestverkaufswert garantiert, den dieser beim Verkauf erzielen wird, den Kunden nicht in seiner Fähigkeit ein, die Nutzung des Vermögenswerts zu bestimmen und im Wesentlichen den verbleibenden Nutzen aus ihm zu ziehen. Bei Vertragsabschluss eines Verkaufs mit einer Restwertgarantie ist daher vom Unternehmen Umsatz zu erfassen. Es ist jedoch eine umsatzmindernde Abgrenzung für die potenzielle Ausgleichszahlung an den Kunden zu erfassen. Derartige Transaktionen wurden bisher als Operating Leases bilanziert.

**Bilanzierung von Materialbeistellungen.** Hierbei verkauft Daimler Vermögenswerte an einen Dienstleister und kauft im Anschluss die erstellten Produkte des Dienstleisters zurück. Sofern die Materialbeistellung nicht mit dem Übergang der Kontrolle verbunden ist, werden unter IFRS 15 zukünftig keine Umsatzerlöse mehr realisiert.

**Zeitpunkt der Erfassung von Verkaufsanreizen.** Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften weist Daimler unter IFRS 15 als Vertragsverbindlichkeiten aus. Für Verkaufsverpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die vor der Anwendung von IFRS 15 die Bilanzierung einer Rückstellung ausgelöst haben, kann unter den Regelungen des IFRS 15, aufgrund unterschiedlicher Ansatzvoraussetzungen, eine frühere Bilanzierung als Vertragsverbindlichkeiten resultieren.

Aufgrund der Klarstellung des IFRS 15 zum Anwendungsbereich und hinsichtlich der Bilanzierung von Lizenzen wurden Erträge aus Lizenzen aus den sonstigen betrieblichen Erträgen in die Umsatzerlöse umgegliedert.

Die Tabelle **7 E.08** zeigt die Auswirkungen der Anwendung des IFRS 15 und IFRS 9 (soweit die Effekte auf nicht-designierte Komponenten von Derivaten entfallen) auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das zweite Quartal 2017 und das erste Halbjahr 2017.

#### E.08

##### Effekte aus der Umstellung des IFRS 15 und IFRS 9 auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Q2 2017	Q1-2 2017
in Millionen €		
Umsatzerlöse	56	-138
Umsatzkosten	50	135
Vertriebskosten	9	2
Allgemeine Verwaltungskosten	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	-142	-280
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2	-2
Übriges Finanzergebnis <sup>1</sup>	30	47
Ertragsteuern	4	92
Konzernergebnis	5	-144

<sup>1</sup> Ausschließlich aus der Erstanwendung von IFRS 9, die die unter IFRS 9 vorzunehmende Abgrenzung von Gewinnen und Verlusten aus nicht designierten Komponenten von Sicherungsinstrumenten im Sonstigen Ergebnis betreffen.

Im Jahr 2017 wirkt sich die Anwendung des IFRS 15 und IFRS 9 mit 247 Mio. € verringernd auf das Konzernergebnis aus.



Die Auswirkungen auf die Posten der Konzernbilanz zum 1. Januar 2017 sowie zum 31. Dezember 2017 sind in Tabelle **E.09** dargestellt.

**E.09****Effekte aus der Umstellung des IFRS 15 auf die Konzernbilanz**

	31. Dezember 2017	1. Januar 2017
in Millionen €		
<b>Aktiva</b>		
Vermietete Gegenstände	-640	-264
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5	2
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	267	0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5	14
Aktive latente Steuern	-9	-35
Übrige Vermögenswerte	112	63
<b>Summe Aktiva</b>	<b>-260</b>	<b>-220</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	-155	95
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-23	-1
Rückstellungen für sonstige Risiken	-2.481	-2.663
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-2.247	-1.955
Passive latente Steuern	-55	4
Rechnungsabgrenzungsposten	-6.274	-5.820
Vertragsverbindlichkeiten	11.208	10.328
Übrige Verbindlichkeiten	-233	-208
<b>Summe Passiva</b>	<b>-260</b>	<b>-220</b>

Das unverwässerte und das verwässerte Ergebnis je Aktie ist im zweiten Quartal 2017 unverändert und verringert sich im ersten Halbjahr 2017 um 0,14 €.

**Anwendung von IFRS 9 »Financial Instruments«.** Daimler wendet IFRS 9 erstmals auf das zum 1. Januar 2018 beginnende Geschäftsjahr an. Die Erstanwendung erfolgt retrospektiv. Daimler hat in Einklang mit den Übergangsbestimmungen das Wahlrecht in Anspruch genommen, die Vergleichsinformation weiterhin nach IAS 39 darzustellen. Davon ausgenommen sind Änderungen im beizulegenden Zeitwert bestimmter, nicht designierter Komponenten von Derivaten, die rückwirkend im sonstigen Ergebnis in den Vergleichsinformationen angepasst werden.

Im Einzelnen führt die Erstanwendung des IFRS 9 bei Daimler zu folgenden wesentlichen Änderungen:

**Finanzielle Vermögenswerte.** Mit IFRS 9 wird ein einheitliches Model zur Einstufung finanzieller Vermögenswerte eingeführt, mit dem finanzielle Vermögenswerte in drei Kategorien eingestuft werden: finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden und finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Finanzielle Vermögenswerte, deren Zahlungsströme ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen bestehen, werden in Abhängigkeit des Geschäftsmodells von Daimler klassifiziert. Finanzielle Vermögenswerte, die innerhalb eines Geschäftsmodells gehalten werden, welches vorsieht, den Vermögenswert zu halten, um die vertraglichen Zahlungsströme zu vereinnahmen, werden zu *fortgeführten Anschaffungskosten* bewertet. Die Steuerung dieser Geschäftsmodelle erfolgt maßgeblich anhand der Zinsstruktur und des Kreditrisikos. Sofern das Geschäftsmodell grundsätzlich das Halten der Vermögenswerte vorsieht, allerdings auch Veräußerungen vorgenommen werden, wenn dies notwendig ist, zum Beispiel um einen bestimmten Liquiditätsbedarf zu decken, so werden diese Vermögenswerte *erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert* bewertet. Finanzielle Vermögenswerte, die ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen enthalten, jedoch nicht innerhalb eines der beiden genannten Geschäftsmodelle gehalten werden, werden *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert* bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte, deren Zahlungsströme nicht ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen bestehen, wie z.B. Anteile an Geldmarktfonds und Derivate einschließlich separierter eingebetteter Derivate, werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für Eigenkapitalinstrumente gestattet IFRS 9 optional eine erfolgsneutrale Bewertung zum beizulegenden Zeitwert. Daimler wendet diese Option zur erfolgsneutralen Bewertung zum beizulegenden Zeitwert auf Einzelfallebene an. Wenn diese Eigenkapitalinstrumente veräußert oder abgeschrieben werden, dann werden die bis zu diesem Zeitpunkt unrealisierten Gewinne und Verluste aus diesen Instrumenten in die Gewinnrücklagen umgebucht und nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung gezeigt. Diese Eigenkapitalinstrumente sind in den übrigen finanziellen Vermögenswerten enthalten.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus Finanzdienstleistungen waren unter IAS 39 als Kredite und Forderungen klassifiziert und entsprechend zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Sämtliche dieser Instrumente werden unter IFRS 9 in die Kategorie zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet eingestuft und unterliegen der Effektivzinismethode.

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen wurden unter IAS 39 als zur Veräußerung verfügbar eingestuft und erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Mit Ausnahme von Anteilen an Geldmarktfonds, werden verzinsliche Wertpapiere unter IFRS 9 als erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet eingestuft, während ähnliche Geldanlagen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

**Wertminderungsmodell basierend auf erwarteten Kreditverlusten.** IFRS 9 führt ein Wertminderungsmodell basierend auf erwarteten Kreditverlusten ein, welches auf alle finanziellen Vermögenswerte (Schuldinstrumente) anwendbar ist, die entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Während unter IAS 39 lediglich eingetretene Verluste als Wertminderung auf finanzielle Vermögenswerte erfasst wurden, bezieht der neue Ansatz auch Erwartungen über die Zukunft mit ein. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste (expected credit losses) nutzt ein dreistufiges Vorgehen zur Allokation von Wertberichtigungen:

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

Stufe 1 beinhaltet alle Verträge ohne wesentlichen Anstieg des Kreditrisikos seit der erstmaligen Erfassung und beinhaltet regelmäßig neue Verträge und solche, deren Zahlungen weniger als 31 Tage überfällig sind. Der Anteil an den erwarteten Kreditverlusten über die Laufzeit des Instruments, welcher auf einen Ausfall innerhalb der nächsten zwölf Monate zurückzuführen ist, wird erfasst.

Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität

Wenn ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Steigerung des Kreditrisikos erfahren hat, allerdings nicht in seiner Bonität beeinträchtigt ist, wird er der Stufe 2 zugeordnet. Als Wertberichtigung werden die erwarteten Kreditverluste über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts erfasst.

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Wenn ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt oder ausgefallen ist, wird er der Stufe 3 zugeordnet. Als Wertberichtigung werden die erwarteten Kreditverluste über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts erfasst. Objektive Hinweise darauf, dass ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist, umfassen eine Überfälligkeit ab 91 Tagen sowie weitere Informationen über wesentliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners.

Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf einer mindestens quartalsweise durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen. Für Schuldinstrumente, die nicht Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind, wird eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos maßgeblich anhand von Überfälligkeitinformationen festgestellt.

Ein finanzieller Vermögenswert wird in Stufe 2 überführt, wenn das Kreditrisiko im Vergleich zu seinem Kreditrisiko zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung wesentlich angestiegen ist. Das Kreditrisiko wird auf Basis der Ausfallwahrscheinlichkeit eingeschätzt. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen bereits bei der erstmaligen Erfassung der Stufe 2 zugeordnet werden. Dementsprechend muss keine Einschätzung über eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos vorgenommen werden.

Daimler wendet die Ausnahme von der Stufenzuordnung für finanzielle Vermögenswerte mit niedrigem Kreditrisiko auf Schuldinstrumente an, die an Börsen notiert und ein Investment-Grade-Rating besitzen und ordnet diese stets der Stufe 1 zu.

In Stufe 1 und 2 wird der Effektivzinsertrag auf Basis des Bruttobuchwerts ermittelt. Sobald ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist und der Stufe 3 zugeordnet wird, wird der Effektivzinsertrag auf Basis des Nettobuchwerts (Bruttobuchwert abzüglich Risikovorsorge) berechnet.

*Bewertung der erwarteten Kreditverluste.* Erwartete Kreditverluste werden unter Zugrundelegung der folgenden Faktoren berechnet:

a) Neutraler und wahrscheinlichkeitsgewichteter Betrag;

b) Zeitwert des Geldes; und

c) angemessene und belastbare Informationen (sofern diese ohne unangemessenen Kosten- und Zeitaufwand zur Verfügung stehen) zum Abschlussstichtag über vergangene Ereignisse, gegenwärtige Umstände und Vorhersagen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

Erwartete Kreditverluste werden berechnet als wahrscheinlichkeitsgewichteter Barwert aller Zahlungsausfälle über die erwartete Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts. Bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden die erwarteten Kreditverluste über ein statistisches Modell berechnet, welches drei wesentliche Risikoparameter einbezieht: Ausfallwahrscheinlichkeit, Verlustquote bei Ausfall und Kredithöhe bei Ausfall.

Die Schätzung dieser Risikoparameter bezieht sämtliche zur Verfügung stehenden relevanten Informationen mit ein. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen über Faktoren einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z.B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost Performance Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenario-Analyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario).

Ein Finanzinstrument wird ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung nicht davon auszugehen ist, dass ein finanzieller Vermögenswert ganz oder teilweise realisierbar ist, z.B. nach Beendigung des Insolvenzverfahrens oder nach gerichtlichen Entscheidungen.

Wesentliche Modifikationen (beispielsweise bei Veränderung des Barwerts der vertraglichen Zahlungsströme von 10%) von finanziellen Vermögenswerten führen zur Ausbuchung. Es wird erwartet, dass dies bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen auftreten kann. Sofern die Vertragsbedingungen neu verhandelt oder modifiziert werden und dies nicht zu einer Ausbuchung führt, so wird der Bruttobuchwert des Vertrags neu berechnet und jede Differenz im Gewinn oder Verlust erfasst.

*Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting.* Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem kommerziellen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Zins-, Währungs- und Rohstoffpreissrisiken. Eingebettete Derivate werden grundsätzlich vom Basisvertrag getrennt und separat erfasst. Eine Trennung unterbleibt, wenn der Basisvertrag ein finanzieller Vermögenswert ist, wenn der gesamte hybride Vertrag erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird oder wenn das eingebettete Derivat mit dem Basisvertrag eng verbunden ist.

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert börsennotierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet, wie z.B. Discounted-Cash-Flow-Modelle oder Optionspreismodelle. Derivate werden als Vermögenswert ausgewiesen, wenn deren beizulegender Zeitwert positiv ist, und als Verbindlichkeit, wenn deren beizulegender Zeitwert negativ ist.

Wenn die Vorgaben des IFRS 9 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert Daimler die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt als Fair Value Hedge, als Cash Flow Hedge oder Absicherung von Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb. Bei einem Fair Value Hedge wird das Risiko einer Änderung des beizulegenden Zeitwerts eines bilanzierten Vermögenswerts oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Bei einem Cash Flow Hedge werden Schwankungen zukünftiger Zahlungsströme aus hochwahrscheinlichen erwarteten Transaktionen oder aus zu zahlenden bzw. zu erhaltenden Zahlungsströmen im Zusammenhang mit einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit abgesichert. Die Dokumentation der Sicherungsbeziehungen beinhaltet die Ziele und Strategie des Risikomanagements, die Art der Sicherungsbeziehung, das gesicherte Risiko, die Bezeichnung des Sicherungsinstruments und des Grundgeschäfts sowie eine Beurteilung der Effektivitätskriterien, welche die risikomindernde ökonomische Beziehung, die Auswirkungen des Kreditrisikos und die angemessene Hedge Ratio umfassen. Die Sicherungsbeziehungen werden regelmäßig dahingehend untersucht, ob sie während der gesamten Berichtsperiode effektiv waren, für die sie designiert wurden.

Unter IFRS 9 können im Rahmen von Cash Flow Hedges für hochwahrscheinlich erwartete Einkaufsgeschäfte abgrenzbare Risikokomponenten als Grundgeschäfte designiert werden. Daimler kann diese Möglichkeit nutzen, um zukünftig das Hedge Accounting zu vereinfachen und Ineffektivitäten bei Sicherungsbeziehungen über Rohstoffgeschäfte zu reduzieren.

Zeitwertänderungen der Derivate, die in einer Sicherungsbeziehung designiert sind, werden regelmäßig im Konzernergebnis oder im sonstigen Ergebnis berücksichtigt, je nachdem, ob es sich bei den Sicherungsbeziehungen um Fair Value Hedges oder Cash Flow Hedges handelt. Zeitwertänderungen nicht designierter Derivate werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte erfolgswirksam im Konzernergebnis erfasst. Die Zeitwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils zunächst im sonstigen Ergebnis berücksichtigt. Unter IFRS 9 werden Beträge, die als effektive Sicherungsgewinne /-verluste aus den Sicherungsgeschäften im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, aus der Eigenkapitalrücklage entnommen und direkt den Anschaffungskosten des Grundgeschäfts bei Einbuchung hinzurechnet, sofern das Grundgeschäft, z.B. die erwartete Transaktion, zum Ansatz eines nicht-finanziellen Vermögenswerts oder Verbindlichkeit führt.

Für andere Grundgeschäfte erfolgt bei Cash Flow Hedges die Umbuchung der kumulierten Sicherungsgewinne /-verluste aus den Sicherungsgeschäften von der Eigenkapitalrücklage in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Konzernergebnis berücksichtigt.

Werden derivative Finanzinstrumente nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen, weil die Voraussetzungen für ein Hedge Accounting nicht oder nicht mehr erfüllt sind, werden diese als zu Handelszwecken gehalten eingestuft und zum beizulegenden Zeitwert ergebniswirksam bewertet.

Bei Derivaten, die in einer Sicherungsbeziehung als Sicherungsgeschäft designiert wurden, können unter IFRS 9 bestimmte Komponenten von der Designation ausgeschlossen und deren Änderung im beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis abgegrenzt werden. Dies findet z.B. beim beizulegenden Zeitwert von Optionen oder dem Cross Currency Basis Spread Anwendung.

Tabelle 7 E.10 zeigt die Effekte der Erstanwendung von IFRS 9 auf die Bestandteile des Konzern-Eigenkapitals.

Die ursprünglichen Bewertungskategorien und Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach IAS 39 sowie die neuen Bewertungskategorien und Buchwerte dieser finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten gemäß IFRS 9 können Tabelle 7 E.11 entnommen werden.

Tabelle 7 E.12 zeigt die Überleitung der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach IAS 39 zum 31. Dezember 2017 auf die Buchwerte gemäß IFRS 9 zum 1. Januar 2018.

## E.10

### Erstanwendungseffekte von IFRS 9 auf das Konzern-Eigenkapital

in Millionen €

#### Gewinnrücklage

Stand zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39	47.553
Veränderung des Ausfallrisikos bei Finanzinstrumenten	-52
Umgliederung der unter IAS 39 erfolgswirksam erfassten Wertminderungen von Eigenkapitalanteilen	38
Anpassungen aus der Bewertung von Eigenkapitalanteilen erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	16
Sonstige Effekte aus der Erstanwendung von IFRS 9	1
Latente Steuern auf Erstanwendungseffekte	-1
Stand zum 1. Januar 2018 nach IFRS 9	47.555

#### Rücklagen für zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

Stand zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39	66
Umgliederung in Rücklagen für Eigenkapitalanteile erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet (nach latenten Steuern)	-44
Umgliederung in Rücklagen für Fremdkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet (nach latenten Steuern)	-22
Stand zum 1. Januar 2018 nach IFRS 9	-

#### Rücklagen für Eigenkapitalanteile erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet

Stand zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39	-
Umgliederung aus Rücklagen für zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (nach latenten Steuern)	44
Umgliederung der unter IAS 39 erfolgswirksam erfassten Wertminderungen von Eigenkapitalanteilen	-38
Latente Steuern auf Erstanwendungseffekte	6
Stand zum 1. Januar 2018 nach IFRS 9	12

#### Rücklagen für Fremdkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet

Stand zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39	-
Umgliederung aus Rücklagen für zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (nach latenten Steuern)	22
Veränderung des Ausfallrisikos bei Fremdkapitalinstrumenten	4
Sonstige Effekte aus der Erstanwendung von IFRS 9	2
Latente Steuern auf Erstanwendungseffekte	-2
Stand zum 1. Januar 2018 nach IFRS 9	26

#### Nicht beherrschende Anteile, nach Steuern

Stand zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39	1.290
Veränderung des Ausfallrisikos bei Finanzinstrumenten	-11
Latente Steuern auf Erstanwendungseffekte	3
Stand zum 1. Januar 2018 nach IFRS 9	1.282

## E.11

## Bewertungskategorien der Finanzinstrumente

	Bewertungskategorien nach IAS 39	Bewertungskategorien nach IFRS 9	Buchwerte nach IAS 39 zum 31. Dez. 2017	Buchwerte nach IFRS 9 zum 1. Jan. 2018
in Millionen €				
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	Kredite und Forderungen	Zu Anschaffungskosten bewertet	86.054	85.998
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Kredite und Forderungen	Zu Anschaffungskosten bewertet	11.995	11.999
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Kredite und Forderungen	Zu Anschaffungskosten bewertet	12.072	12.072
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen				
Verzinsliche Wertpapiere erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Als zur Veräußerung verfügbare Instrumente klassifiziert	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	6.733	6.733
Verzinsliche Wertpapiere erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Als zur Veräußerung verfügbare Instrumente klassifiziert	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.130	3.130
Ähnliche Geldanlagen zu Anschaffungskosten bewertet	Als zur Veräußerung verfügbare Instrumente klassifiziert	Zu Anschaffungskosten bewertet	200	200
<b>Übrige finanzielle Vermögenswerte</b>				
Eigen- und Fremdkapitalanteile				
Eigenkapitalanteile erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Als zur Veräußerung verfügbare Instrumente klassifiziert	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	173	173
Eigen- und Fremdkapitalanteile erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Als zur Veräußerung verfügbare Instrumente klassifiziert	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	211	227
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	82	82
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	Kredite und Forderungen	Zu Anschaffungskosten bewertet	3.172	3.168
			123.822	123.782
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Finanzierungsverbindlichkeiten	Zu Anschaffungskosten bewertet	Zu Anschaffungskosten bewertet	127.124	127.121
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	Zu Anschaffungskosten bewertet	Zu Anschaffungskosten bewertet	12.451	12.451
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	111	111
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	Zu Anschaffungskosten bewertet	Zu Anschaffungskosten bewertet	8.468	8.471
			148.154	148.154



## E.12

## Überleitung der Buchwerte (IAS 39 zu IFRS 9)

	Buchwerte nach IAS 39 zum 31. Dezember 2017	Umglie- derungs- effekte	Bewer- tungs- effekte	Buchwerte nach IFRS 9 zum 1. Januar 2018
in Millionen €				
<b>Zu Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente</b>				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	86.054	-	-56	85.998
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.995	-	4	11.999
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.072	-	-	12.072
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	-	200	-	200
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.172	-	-4	3.168
	113.293	200	-56	113.437
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte</b>				
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	10.063	-10.063	-	-
Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	384	-384	-	-
	10.447	-10.447	-	-
<b>Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>				
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	-	6.733	-	6.733
Eigenkapitalanteile	-	173	-	173
	-	6.906	-	6.906
<b>Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>				
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	-	3.130	-	3.130
Eigen- und Fremdkapitalanteile	-	211	16	227
	-	3.341	16	3.357

## 2. Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden

Im März 2018 wurde durch den Daimler-Konzern und die BMW Group eine Vereinbarung zur Zusammenlegung ihrer Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste unterzeichnet. Die Partner beabsichtigen, ihren Kunden zukünftig ein ganzheitliches Ökosystem an Mobilitätsdiensten anzubieten, das intelligent, nahtlos vernetzt und auf einen Fingertipp zur Verfügung steht. Dazu werden die bereits bestehenden Angebote für On-Demand Mobilität in den Bereichen CarSharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität zusammengeführt und künftig in Gemeinschaftsunternehmen strategisch weiter ausgebaut. Die Gründung der Gemeinschaftsunternehmen wird im Segment Daimler Financial Services zu einem signifikanten positiven Ergebniseffekt und Zahlungsmitte labfluss führen. Der Vollzug der Transaktion wird nach Zustimmung der Wettbewerbsbehörden für das zweite Halbjahr 2018 erwartet. Die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden werden gesondert in der Bilanz ausgewiesen. Zum 30. Juni 2018 betrugen die Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe 470 Mio. €; die Schulden lagen bei 214 Mio. €.

### 3. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geographische Regionen aufgegliedert und in Tabelle 7 E.13 und 7 E.14 dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten.

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften (IAS 17) und Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services.

#### E.13

##### Umsatzerlöse zweites Quartal

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
<b>Q2 2018</b>								
Europa	9.349	2.814	2.240	677	1.022	16.102	-1.010	15.092
NAFTA	4.413	3.830	429	67	1.165	9.904	-30	9.874
Asien	7.082	1.549	261	39	56	8.987	-2	8.985
Übrige Märkte	945	796	308	183	51	2.283	2	2.285
Umsatzerlöse IFRS 15	21.789	8.989	3.238	966	2.294	37.276	-1.040	36.236
Umsatzerlöse Sonstige	786	196	273	109	4.013	5.377	-857	4.520
Umsatzerlöse gesamt	22.575	9.185	3.511	1.075	6.307	42.653	-1.897	40.756

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
<b>Q2 2017 (angepasst)<sup>1</sup></b>								
Europa	9.604	2.602	2.126	774	924	16.030	-892	15.138
NAFTA	4.766	3.861	418	88	1.187	10.320	-42	10.278
Asien	7.481	1.593	233	35	55	9.397	-34	9.363
Übrige Märkte	1.155	788	270	227	37	2.477	-49	2.428
Umsatzerlöse IFRS 15	23.006	8.844	3.047	1.124	2.203	38.224	-1.017	37.207
Umsatzerlöse Sonstige	564	186	278	93	3.727	4.848	-841	4.007
Umsatzerlöse gesamt	23.570	9.030	3.325	1.217	5.930	43.072	-1.858	41.214

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

**E.14****Umsatzerlöse erstes Halbjahr**

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
<b>Q1-2 2018</b>								
Europa	18.511	5.249	4.279	1.193	2.066	31.298	-1.891	29.407
NAFTA	8.460	7.362	800	105	2.223	18.950	-45	18.905
Asien	15.066	3.100	478	68	102	18.814	-5	18.809
Übrige Märkte	1.893	1.721	553	354	90	4.611	-105	4.506
Umsatzerlöse IFRS 15	43.930	17.432	6.110	1.720	4.481	73.673	-2.046	71.627
Umsatzerlöse Sonstige	1.643	372	499	205	7.846	10.565	-1.651	8.914
Umsatzerlöse gesamt	45.573	17.804	6.609	1.925	12.327	84.238	-3.697	80.541

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
<b>Q1-2 2017 (angepasst)<sup>1</sup></b>								
Europa	18.814	4.901	4.210	1.333	1.864	31.122	-1.727	29.395
NAFTA	9.606	7.080	715	153	2.372	19.926	-59	19.867
Asien	14.753	3.127	412	70	105	18.467	-35	18.432
Übrige Märkte	2.248	1.527	513	407	82	4.777	-98	4.679
Umsatzerlöse IFRS 15	45.421	16.635	5.850	1.963	4.423	74.292	-1.919	72.373
Umsatzerlöse Sonstige	670	346	452	177	7.418	9.063	-1.640	7.423
Umsatzerlöse gesamt	46.091	16.981	6.302	2.140	11.841	83.355	-3.559	79.796

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

## 4. Funktionskosten

### Umsatzkosten

Die Umsatzkosten beliefen sich im zweiten Quartal 2018 auf 32.506 (Q2 2017: 32.420) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2018 auf 63.666 (Q1-2 2017: 62.999) Mio. €. Sie beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für abgesetzte Erzeugnisse.

### Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im zweiten Quartal 2018 auf 3.253 (Q2 2017: 3.213) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2018 auf 6.350 (Q1-2 2017: 6.284) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

### Allgemeine Verwaltungskosten

Im zweiten Quartal 2018 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 965 (Q2 2017: 924) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2018 1.936 (Q1-2 2017: 1.821) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb oder der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

### Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im zweiten Quartal 2018 bei 1.620 (Q2 2017: 1.414) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2018 bei 3.332 (Q1-2 2017: 2.862) Mio. €. Sie enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

### Optimierungsprogramme

Im Segment Daimler Trucks sind im Zusammenhang mit der Optimierung der Fixkosten insbesondere bei der Marke Mercedes-Benz im zweiten Quartal 2018 keine wesentlichen Aufwendungen angefallen. Im Jahr 2017 sind Aufwendungen von 172 Mio. € entstanden. Die Zahlungsmittelabflüsse erfolgen überwiegend im Jahr 2018.

## 5. Sonstige betriebliche Erträge

Die Sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich im zweiten Quartal 2018 auf 452 (Q2 2017: 432) Mio. € und im ersten Halbjahr 2018 auf 783 (Q1-2 2017: 1.103) Mio. €. Im ersten Quartal 2017 waren insbesondere Erträge von 267 Mio. € aus dem Verkauf von Immobilien durch die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation am Standort Kawasaki in Japan enthalten.

## 6. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen weisen folgende Zusammensetzung auf:

<b>E. 15</b>				
<b>Zinserträge und Zinsaufwendungen</b>				
	<b>Q2 2018</b>	Q2 2017	<b>Q1-2 2018</b>	Q1-2 2017
in Millionen €				
<b>Zinserträge</b>				
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-	-	1	1
Zinsen und ähnliche Erträge	70	46	124	103
	70	46	125	104
<b>Zinsaufwendungen</b>				
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-33	-51	-66	-103
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-143	-88	-249	-171
	-176	-139	-315	-274

## 7. Immaterielle Vermögenswerte

Die Immateriellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

<b>E. 16</b>		
<b>Immaterielle Vermögenswerte</b>		
	<b>30. Juni 2018</b>	31. Dez. 2017
in Millionen €		
Geschäftswerte	1.090	1.115
Entwicklungskosten	10.816	10.280
Übrige immaterielle Vermögenswerte	2.358	2.340
	14.264	13.735

## 8. Sachanlagen

Die Sachanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

<b>E. 17</b>		
<b>Sachanlagen</b>		
	<b>30. Juni 2018</b>	31. Dez. 2017
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	8.293	8.244
Technische Anlagen und Maschinen	9.159	9.334
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.066	5.933
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.196	4.470
	28.714	27.981

## 9. Vermietete Gegenstände

Zum 30. Juni 2018 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 48.781 (31. Dezember 2017: 47.074) Mio. €. Im ersten Halbjahr des Jahres 2018 ergaben sich Zugänge von 12.379 (Q1-2 2017: 12.419) Mio. € und Abgänge von 6.937 (Q1-2 2017: 6.804) Mio. €. Die Abschreibungen für das erste Halbjahr des Jahres 2018 betrugen 4.143 (Q1-2 2017: 3.849) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

## 10. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle **7 E.18** zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle **7 E.19** zeigt Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

### E.18

#### Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
<b>30. Juni 2018</b>				
At-equity-Buchwert <sup>1</sup>	3.956	594	30	4.580
At-equity-Ergebnis (Q2 2018) <sup>1</sup>	379	-394	1	-14
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2018) <sup>1</sup>	698	-373	4	329
<b>31. Dez. 2017</b>				
At-equity-Buchwert <sup>1</sup>	4.282	500	36	4.818
At-equity-Ergebnis (Q2 2017) <sup>1</sup>	284	26	-	310
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2017) <sup>1</sup>	998	29	2	1.029

<sup>1</sup> Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

### E.19

#### Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor <sup>2</sup>	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
<b>30. Juni 2018</b>					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,5	-	-
At-equity-Buchwert <sup>1</sup>	1.843	790	556	767	3.956
At-equity-Ergebnis (Q2 2018) <sup>1</sup>	371	14	-20	14	379
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2018) <sup>1</sup>	703	17	-36	14	698
<b>31. Dez. 2017</b>					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	10,1	33,3	-	-
At-equity-Buchwert <sup>1</sup>	2.130	777	732	643	4.282
At-equity-Ergebnis (Q2 2017) <sup>1</sup>	258	20	-13	19	284
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2017) <sup>1</sup>	548	284	153	13	998

<sup>1</sup> Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

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



**BBAC**

Im ersten Quartal 2018 wurde der Restbetrag der Dividende ausbezahlt, die im zweiten Quartal 2017 von den Anteilseignern der Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) beschlossen wurde. Der Zahlungsmittelzufluss in 2018 betrug 346 Mio. €.

Im zweiten Quartal 2018 beschlossen die Anteilseigner von BBAC die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2017. Der auf Daimler entfallende Betrag von 1.024 Mio. € reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Die Auszahlung ist für das zweite Halbjahr 2018 geplant. Daimler plant in den Jahren 2018 bis 2020 zusätzliches Eigenkapital von insgesamt 0,4 Mrd. € entsprechend seiner Beteiligungsquote bereitzustellen.

**BAIC Motor**

Am 3. Mai 2018 gab BAIC Motor an der Hong Kong Stock Exchange neue Aktien aus. Dadurch wurde der von Daimler gehaltene Anteil an BAIC Motor von 10,08% auf 9,55% diluiert. Aus der Dilutierung entstanden Daimler keine wesentlichen Ergebniseffekte. Daimler übt weiterhin einen maßgeblichen Einfluss auf BAIC Motor aus.

Das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthielt im ersten Quartal 2017 einen Ertrag von 240 Mio. € aus der Wertaufholung auf den Beteiligungsbuchwert an der BAIC Motor.

**THBV (HERE)**

Im ersten Quartal 2018 beschlossen die Anteilseigner der There Holding B.V. (THBV) eine Ausschüttung aus der Kapitalrücklage. Der auf Daimler entfallende Anteil von 96 Mio. € wurde ausbezahlt und verminderte den At-equity-Buchwert entsprechend.

Im Dezember 2017 unterzeichneten Daimler, Audi und BMW Verträge zum Verkauf von Anteilen an THBV an die Robert Bosch Investment Nederland B.V. und an die Continental Automotive Holding Netherlands B.V. Die Transaktionen wurden am 28. Februar 2018 vollzogen. Beide Käufer erwarben dabei jeweils einen Anteil von 5,9% an THBV, wobei die Anteilsverkäufe zu gleichen Teilen durch Daimler, Audi und BMW erfolgten. Bei Daimler entstanden keine wesentlichen Ergebniseffekte aus diesen Transaktionen.

Die THBV führte im zweiten Quartal 2018 eine Kapitalerhöhung durch. Daimler nahm an der Kapitalerhöhung mit 31 Mio. € teil, wodurch der auf Daimler entfallende Kapitalanteil an der THBV um 0,1% auf 29,5% anstieg. Die Kapitaleinzahlung erhöhte den At-equity-Buchwert entsprechend.

Das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthielt im ersten Quartal 2017 einen Ertrag von 183 Mio. € aus der Neubewertung der Anteile an der HERE International B.V. (HERE), einem Tochterunternehmen der THBV, zum beizulegenden Zeitwert.

**Toll Collect**

Im Ergebnis der at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen ist im zweiten Quartal 2018 ein Aufwand von 418 Mio. € für Toll Collect enthalten, im Wesentlichen resultierend aus der Einigung im Schiedsverfahren. Weitere Informationen hierzu können Anmerkung 17 entnommen werden.

## 11. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

**E.20****Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

	30. Juni 2018			31. Dez. 2017 (angepasst) <sup>1</sup>		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	17.803	29.830	47.633	16.363	28.635	44.998
Absatzfinanzierung mit Händlern	15.886	3.564	19.450	16.065	3.061	19.126
Finanzierungsleasing-Verträge	7.991	16.997	24.988	7.430	15.370	22.800
Buchwert (brutto)	41.680	50.391	92.071	39.858	47.066	86.924
Wertberichtigungen	-486	-501	-987	-404	-466	-870
Buchwert (netto)	41.194	49.890	91.084	39.454	46.600	86.054

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

## 12. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

<b>E.21</b>		
<b>Vorräte</b>		
	<b>30. Juni 2018</b>	31. Dez. 2017
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	<b>3.028</b>	2.655
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	<b>4.639</b>	3.373
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	<b>21.202</b>	19.361
Geleistete Anzahlungen	<b>283</b>	297
	<b>29.152</b>	25.686

## 13. Eigenkapital

### Genehmigtes Kapital

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

Das Genehmigte Kapital 2014, von dem bislang kein Gebrauch gemacht wurde, wird mit Wirksamwerden des Beschlusses über das Genehmigte Kapital 2018 aufgehoben.

### Bedingtes Kapital

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

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

### Eigene Aktien

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

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

### Belegschaftsaktienprogramme

Im ersten Quartal 2018 hat die Daimler AG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,7 (2017: 0,6) Mio. Stück Daimler Aktien erworben und an Mitarbeiter ausgegeben.

### Dividende

Die Hauptversammlung vom 5. April 2018 hat beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2017 der Daimler AG (Einzelabschluss) eine Dividende von 3.905 Mio. € (3,65 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2017: 3.477 Mio. € bzw. 3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie). Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 10. April 2018.

## 14. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

### Pensionsaufwendungen

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in der Tabelle [7 E.22](#) und [7 E.23](#) dargestellt.

### Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen

Im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr des Jahres 2018 betrugen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 102 und 132 (2017: 56 und 101) Mio. €.

### Bewertungsprämissen

Am 20. Juli 2018 sind die neuen HEUBECK-RICHTTAFELN 2018 G erschienen, die die neuesten Statistiken der gesetzlichen Rentenversicherung und des Statistischen Bundesamtes berücksichtigen. Erstmals werden auch sozioökonomische Faktoren einbezogen. Ob die HEUBECK-RICHTTAFELN 2018 G allgemein gültigen Charakter entfalten werden und somit für die Daimler AG und ihre inländischen Tochterunternehmen anwendbar sind, steht derzeit noch nicht fest. Bei Anwendung der HEUBECK-RICHTTAFELN 2018 G wird ein Anstieg der deutschen Pensionsrückstellungen erwartet, der als versicherungsmathematischer Verlust im Eigenkapital erfasst werden würde.

#### E.22

##### Pensionsaufwendungen zweites Quartal

	Q2 2018			Q2 2017		
	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland	Gesamt
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-147	-23	-170	-146	-22	-168
Nettozinsaufwand	-13	-9	-22	-30	-9	-39
	-160	-32	-192	-176	-31	-207

#### E.23

##### Pensionsaufwendungen erstes Halbjahr

	Q1-2 2018			Q1-2 2017		
	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland	Gesamt
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-294	-47	-341	-291	-47	-338
Nettozinsaufwand	-27	-17	-44	-59	-19	-78
Nettozinsertrag	-	1	1	-	1	1
	-321	-63	-384	-350	-65	-415

## 15. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7 E.24](#) entnommen werden.

#### E.24

##### Rückstellungen für sonstige Risiken

	30. Juni 2018			31. Dez. 2017 (angepasst) <sup>1</sup>		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	2.997	3.486	6.483	3.154	3.562	6.716
Personal- und Sozialbereich	1.602	2.223	3.825	2.209	2.216	4.425
Übrige	2.575	1.201	3.776	2.257	1.365	3.622
	7.174	6.910	14.084	7.620	7.143	14.763

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

## 16. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

### E.25

#### Finanzierungsverbindlichkeiten

	30. Juni 2018			31. Dez. 2017		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	11.385	61.524	72.909	13.785	53.288	67.073
Geldmarktpapiere	2.996	21	3.017	1.045	-	1.045
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	20.788	16.878	37.666	17.583	16.972	34.555
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	9.896	1.646	11.542	9.450	2.010	11.460
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	4.836	5.295	10.131	6.214	4.823	11.037
Verbindlichkeiten aus Finance Leases	23	323	346	27	325	352
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	600	919	1.519	642	960	1.602
	50.524	86.606	137.130	48.746	78.378	127.124

## 17. Rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, wurden Anfang 2016 mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei US-Bundesbezirksgerichten in den USA gegen die Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) eingereicht. Hauptvorwurf war die Verwendung von Vorrichtungen, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NOX) vermindern und überhöhte Emissionswerte in Dieselfahrzeugen verursachen sollen. Zudem behaupteten die Kläger, dass Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen bewusst irreführt worden seien. Diese Verbraucher-Sammelklagen wurden zu einer Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA zusammengefasst, die vor dem U.S. District Court for the District of New Jersey anhängig war und in der die Kläger im Namen einer landesweiten Gruppe bestehend aus den natürlichen oder juristischen Personen, die zum 18. Februar 2016 Eigentümer oder Leasingnehmer bestimmter Mercedes-Benz-Dieselfahrzeuge waren, verschiedene Ansprüche auf Schadenersatz in Geld erhoben. Daimler AG und MBUSA reichten einen Antrag auf vollumfängliche Klageabweisung ein. Mit Beschluss vom 6. Dezember 2016 hat das Gericht dem Antrag von Daimler AG und MBUSA auf Klageabweisung stattgegeben und hat die Klage ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen mangels hinreichender Bestimmtheit des Klägervortrags zur als irreführend behaupteten Werbung. Die Kläger haben daraufhin eine abgeänderte Sammelklage mit ähnlichen Behauptungen bei demselben Gericht eingereicht. Die abgeänderte Klage richtet sich auch gegen die Robert Bosch LLC und Robert Bosch GmbH (gemeinsam »Bosch«) als Beklagte und behauptet, dass Daimler AG und MBUSA mit Bosch konspiriert hätten, um die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden und Verbraucher zu täuschen. Daimler AG und MBUSA halten die Klage für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

Eine weitere Verbraucher-Sammelklage mit gleichartigem Vorwurf gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften wurde im April 2016 in Kanada eingereicht. Am 29. Juni 2017 gab das Gericht einem Prozessantrag statt, bestimmte strittige Punkte für die Sammelklage zuzulassen und am 12. März 2018 wurde den Parteien per Gerichtsbeschluss aufgegeben, die potentiellen Anspruchsinhaber der Sammelklage bis zum 18. Mai 2018 darüber schriftlich zu unterrichten, dass das Verfahren läuft und sie an den Ausgang des Verfahrens gebunden sind. Diese Unterrichtung wurde verschickt, und die potentiellen Anspruchsinhaber der Sammelklage hatten bis zum 20. Juli 2018 die Möglichkeit, aus der Sammelklage auszuscheiden, um zu vermeiden, an nachfolgende Entscheidungen gebunden zu sein. Daimler hält auch diese Klage für unbegründet und wird sich dagegen verteidigen. Am 14. Juli 2017 wurde eine weitere Sammelklage gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften am Superior Court of California, Los Angeles County, erhoben. In der Klage werden ähnliche Behauptungen wie in den bereits anhängigen US-Sammelklagen gemacht. Diese Klage wurde an die Bundesgerichte verwiesen und am 31. Oktober 2017 dem District of New Jersey zugeteilt. Am 21. Dezember 2017 haben sich die Parteien ohne Entscheidung in der Sache auf die Abweisung der Klage verständigt. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen erneut erhoben werden, aber Daimler hält auch diese Klage für unbegründet.

Daneben haben weltweit einige Bundes- und Landesbehörden sowie Institutionen Anfragen gestellt und/oder Untersuchungen oder Verwaltungsverfahren eingeleitet und/oder Anordnungen erlassen insbesondere zu Testergebnissen, zu den eingesetzten Emissionskontrollsystemen in Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen und/oder zu Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängenden rechtlichen Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht. Zu diesen Behörden und Institutionen zählen unter anderem das US-Justizministerium (U.S. Department of Justice; DOJ), das die Daimler AG im April 2016 aufgefordert hat, den Zertifizierungs- und Zulassungsprozess in Bezug auf Abgasemissionen in den USA im Wege einer internen Untersuchung in Abstimmung mit dem DOJ zu überprüfen, die US-Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency; EPA), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board; CARB) und weitere US-Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission; SEC), die Europäische Kommission, bei der die Daimler AG einen Kronzeugenantrag gestellt hat, sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), der Deselemissions-Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestags und die Staatsanwaltschaft Stuttgart. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Das KBA hat im zweiten Quartal 2018 eine Anordnung erlassen, in der es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in einem Mercedes-Benz-Dieselfahrzeug unzulässig seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung angeordnet einschließlich eines Erstzulassungsstopps und Rückrufs. Gegen diese Anordnung hat Daimler Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Daimler, das BMVI und KBA haben sich darauf verständigt, dass die Anordnung auf bestimmte weitere Dieselfahrzeuge erweitert wird. Ungeachtet dieser Verständigung wird Daimler auch gegen die Erweiterung der Anordnung zwecks Klärung der offenen Rechtsfragen Widerspruch einlegen. Daimler hat ferner für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet. Es ist nicht ausgeschlossen, dass weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet werden.

Daimler hat weitergehende Untersuchungen eingeleitet und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Da die vorgenannten Ermittlungen, Untersuchungen, Verwaltungsverfahren und die Beantwortung diesbezüglicher Anfragen, das Widerspruchsverfahren gegen die Anordnung sowie Daimlers interne Untersuchungen noch andauern, werden gemäß IAS 37.92 keine weitergehenden Angaben dazu gemacht, ob und ggf. in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden.

Seit dem 25. Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Daimler AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Am 4. Oktober 2017 wurden sämtliche anhängige US-Sammelklagen durch das sog. Judicial Panel on Multi-district Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Kalifornien (U.S. District Court for the Northern District of California) abgegeben. Am 15. März 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den US-amerikanischen Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätzen, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. Die Daimler AG und die übrigen jeweils betroffenen Daimler-Konzerngesellschaften betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

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

Wie bereits berichtet, wurde Mercedes-Benz Canada (MB Canada) im August 2016 als weitere Beklagte zu einer vor dem Ontario Superior Court anhängigen landesweiten Sammelklage hinzugefügt. MB Canada wird im Wesentlichen vorgeworfen, zusammen mit Takata Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt zu haben, angeblich diese nicht schnell genug zurückgerufen zu haben und es versäumt zu haben, einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus wurden am 28. Juni 2017 Takata Gesellschaften neben der Daimler AG und MBUSA in einer landesweiten Sammelklage in den USA als Beklagte benannt, die am Bundesgericht in New Jersey mit ähnlichen Vorwürfen wie in der kanadischen Klage erhoben wurde. Dieses Verfahren in New Jersey wurde im dritten Quartal 2017 im Rahmen einer Verfahrenskonsolidierung mit anderen sogenannten »Multi-district Litigation« Verfahren an ein Bundesgericht in Florida (Southern District) abgegeben. Am 14. März 2018 wurden die Daimler AG und die MBUSA als Beklagte in zwei weiteren US-bundesweiten Sammelklagen benannt, davon eine vor einem Bundesgericht in Georgia und die andere in Florida im Rahmen des dort schon laufenden und oben beschriebenen sog. Multi-district Verfahrens. Die Vorwürfe in diesen neuen Klagen entsprechen denen in den Sammelklagen in Kanada und New Jersey. Die bereits berichtete Klage des Bundesstaates New Mexico gegen MBUSA, die ebenfalls ähnliche Anschuldigungen gegen MBUSA und viele andere Unternehmen enthielt, welche Fahrzeuge mit Takata Airbag-Gasgeneratoren verkauft hatten, wurde am 22. Juni 2017 ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen jedoch erneut erhoben werden. Die Daimler AG betrachtet alle diese Klagen in Bezug auf Mercedes-Benz Fahrzeuge weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen.

In 2002 hatten die Daimler Financial Services AG, die Deutsche Telekom AG und die Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. (Cofiroute) einen Konsortialvertrag zum Zweck geschlossen, ein elektronisches System zur Erhebung von Maut auf deutschen Autobahnen für Nutzfahrzeuge auf der Grundlage des mit der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen Vertrags (Betreibervertrag) mittels der Projektgesellschaft Toll Collect GmbH zu betreiben. Daimler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH) (zusammen Toll Collect), die restlichen 10% der Anteile hält jeweils Cofiroute.



Die Bundesrepublik Deutschland wird die Anteile an der Toll Collect GmbH planmäßig zum 1. September 2018 erwerben.

Laut Betreibervertrag hätte das Mauterhebungssystem spätestens zum 31. August 2003 betriebsbereit sein müssen. Nach einer Verzögerung beim Start des Systems wurde das Mauterhebungssystem am 1. Januar 2005 weitestgehend eingeführt; die endgültige Betriebserlaubnis wurde erst im Rahmen des nachstehend beschriebenen Vergleichs am 4. Juli 2018 erteilt. Die Bundesrepublik Deutschland leitete gegen die Daimler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und die Toll Collect GmbH im September 2004 ein Schiedsverfahren ein. Die Gesellschafter Deutsche Telekom AG und Daimler Financial Services AG haben im ersten Halbjahr 2017 Gegenansprüche wegen der Pflichtverletzungen des Bundes hinsichtlich der Verzögerung des Maut-Starts geltend gemacht. Die Toll Collect GmbH hat ihrerseits ein Schiedsverfahren anhängig gemacht, in dem sie unter anderem die seit Juni 2006 durch die Bundesrepublik Deutschland monatlich einbehaltenen Vorauszahlungen der Betreibervergütung von 8 Mio. € sowie weitere streitige Vergütung zurückgefordert hat.

Die Daimler AG hat über ihre Tochtergesellschaft Daimler Financial Services AG am 16. Mai 2018 eine wirtschaftliche Grundsatzvereinbarung mit der Deutschen Telekom AG und der Bundesrepublik Deutschland über eine umfassende vergleichsweise Beendigung der seit 2004 geführten Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Beteiligung am Mautkonsortium Toll Collect erzielt.

Die Parteien haben in Umsetzung dieser wirtschaftlichen Grundsatzvereinbarung am 4. Juli 2018 einen Vergleichsvertrag mit der Bundesrepublik Deutschland beurkundet (im Folgenden: Vergleichsvereinbarung). Das Schiedsgericht hat auf dieser Basis am 6. Juli 2018 einen Schiedsspruch mit vereinbartem Wortlaut erlassen, mit dem die oben genannten Schiedsverfahren Toll Collect beendet wurden.

Die Vergleichsvereinbarung setzt sich aus mehreren Bestandteilen zusammen. Ein wesentlicher Teil ist eine paritätisch durch Daimler Financial Services AG und Deutsche Telekom AG über die Toll Collect GmbH zu erbringende Barzahlung von 1,1 Mrd. € (im Folgenden: Vergleichszahlung), die in drei Tranchen bis 2020 zu begleichen ist. Zudem sind sowohl die Ansprüche der Toll Collect GmbH auf die seit Juni 2006 durch die Bundesrepublik Deutschland monatlich einbehaltenen Vorauszahlungen als auch die durch die Gesellschafter der Toll Collect GmbH gezahlte Verspätungspönale nebst darauf entfallenden Zinsen abgegolten. Weitere Bestandteile der Vergleichsvereinbarung sind die Bestimmung des Kaufpreises zum 31. August 2018 für die Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH sowie die Erreichung einer bestimmten Qualität bei der Mauterhebung. Sollte die Qualität bei der Mauterhebung nicht erreicht werden, erhöht sich die Vergleichszahlung an die Bundesrepublik Deutschland um 50 Mio. €. Nach derzeitigen Einschätzung von Toll Collect wird die Mauterhebungsqualität erreicht. Insgesamt betragen die Vergleichsleistungen an die Bundesrepublik Deutschland 3,2 Mrd. €.

Im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind im zweiten Quartal 2018 Aufwendungen von 418 Mio. € im Zusammenhang mit Toll Collect enthalten. Dabei ist das EBIT des Segments Daimler Financial Services insbesondere auf Grund der bestehenden 50%-igen Nachschussverpflichtung von 550 Mio. € der Daimler Financial Services AG in die Toll Collect GmbH belastet, die teilweise durch in Vorjahren getroffene Vorsorgen kompensiert wurden.

Durch die Vergleichsvereinbarung sind alle bekannten und unbekannten Ansprüche aus der Mautvereinbarung bis zum 31. März 2018 abgegolten, soweit eine Verletzungshandlung bis zum 31. März 2018 stattgefunden hat.

Das Versäumnis, verschiedenen Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag nachzukommen, kann daher im Zeitraum vom 1. April 2018 bis zum Ende des Betreibervertrages am 31. August 2018 zu Vertragsstrafen, weiteren Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen führen. Allerdings sind die Vertragsstrafen und Vergütungsminderungen in ihrer Höhe auf 100 Mio. € pro Betriebsjahr begrenzt.

Unabhängig von der Vergleichsvereinbarung bleiben die Garantien im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems aus dem Betreibervertrag oder weiteren Zusatzbeauftragungen sowie die Haftung, die infolge von Pflichtverletzungen ab 1. April 2018 bis zum Ende des Betreibervertrags am 31. August 2018 entstehen, unberührt.

Die Garantien, die von bestimmten Eintrittsbedingungen abhängig sind, sind nachfolgend beschrieben:

- *Garantie von Bankkrediten.* Die Daimler AG garantiert gegenüber Dritten bis zu einem Höchstbetrag von 100 Mio. € Bankkredite, die der Toll Collect GmbH gewährt werden; Diese Garantie verfällt zum 31. August 2018 mit der Übergabe der Anteile an der Toll Collect GmbH an die Bundesrepublik Deutschland.
- *Eigenkapitalausstattung.* Die Konsortialmitglieder haben sich in der Vergleichsvereinbarung dazu verpflichtet, dass die Toll Collect GmbH zum Übergabezeitpunkt der Anteile an die Bundesrepublik Deutschland am 31. August 2018 über ein Mindesteigenkapital von 50 Mio. € und über eine Minimumliquidität von 10 Mio. € verfügt. Falls nach dem Abgeltungszeitraum des Vergleichs entstehende Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen oder andere Ereignisse dazu führen, dass das Eigenkapital der Toll Collect GmbH unter das vertraglich vereinbarte Minimum fällt, sind die Konsortialmitglieder verpflichtet, die Toll Collect GmbH finanziell so auszustatten, dass das erforderliche Mindesteigenkapital und die Minimumliquidität erreicht werden.
- Die Risiken und Verpflichtungen von Cofiroute sind auf den Betrag von 70 Mio. € beschränkt. Die Daimler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG sind gesamtschuldnerisch verpflichtet, Cofiroute von weiteren Ansprüchen freizustellen.

Die Ausführungen im Zwischenabschluss sind im Zusammenhang mit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 zu lesen. Bei den übrigen in Anmerkung 29 im Konzernanhang zum Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 berichteten Verfahren haben sich nach unserer Einschätzung keine wesentlichen Veränderungen ergeben.

## 18. Finanzinstrumente

Tabelle 7 E.26 und Tabelle 7 E.27 stellen die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns zum 30. Juni 2018 nach IFRS 9 und zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 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.

### E.26

#### Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten (nach IFRS 9)

	30. Juni 2018	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €		
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	91.084	91.382
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.409	11.409
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.334	14.334
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	10.348	10.348
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	6.792	6.792
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.316	3.316
Zu Anschaffungskosten bewertet	240	240
Übrige finanzielle Vermögenswerte		
Eigen- und Fremdkapitalanteile	568	568
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	370	370
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	198	198
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	119	119
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.569	1.569
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	4.213	4.213
	133.644	133.942
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>		
Finanzierungsverbindlichkeiten	137.130	137.442
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.716	15.716
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	42	42
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.209	1.209
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	9.465	9.465
	163.562	163.874

## E.27

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten (nach IAS 39)<sup>1</sup>

	31. Dez. 2017	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €		
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	86.054	86.420
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.995	11.995
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.072	12.072
<b>Verzinsliche Wertpapiere</b>		
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	10.063	10.063
<b>Übrige finanzielle Vermögenswerte</b>		
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1.173	1.173
Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	171	171
Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	1.002	1.002
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	82	82
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.379	2.379
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.172	3.172
	126.990	127.356
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>		
Finanzierungsverbindlichkeiten	127.124	128.437
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.451	12.451
<b>Übrige finanzielle Verbindlichkeiten</b>		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	111	111
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	696	696
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.468	8.468
	148.850	150.163

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

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

#### Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Die *Verzinslichen Wertpapiere* werden zum 30. Juni 2018 erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die ähnlichen Geldanlagen werden zu Anschaffungskosten bewertet und keiner Bemessungshierarchie zugeordnet, da der beizulegende Zeitwert dem Buchwert entspricht. Die *Eigenkapitalanteile* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für die zum 30. Juni 2018 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht. Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Verzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitalanteile wurden mit Börsenkursen zum 30. Juni 2018 bewertet. Sofern öffentliche Notierungen für einzelne Fremd- und Eigenkapitalanteile nicht vorlagen, basiert die Marktwertermittlung auf Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung standen.

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

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

Tabelle 7 E.28 und Tabelle 7 E.29 zeigen, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, zum 30. Juni 2018 nach IFRS 9 bzw. zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 eingestuft sind.

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

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

## E.28

### Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden (nach IFRS 9)

	30. Juni 2018			
	Gesamt	Stufe 1 <sup>1</sup>	Stufe 2 <sup>2</sup>	Stufe 3 <sup>3</sup>
in Millionen €				
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte				
Verzinsliche Wertpapiere	10.108	6.156	3.952	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	6.792	2.840	3.952	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.316	3.316	-	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	568	101	278	189
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	370	101	150	119
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	198	-	128	70
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	119	-	119	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.569	-	1.569	-
	12.364	6.257	5.918	189
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	42	-	42	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.209	-	1.209	-
	1.251	-	1.251	-

1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

## E.29

### Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden (nach IAS 39)

	31. Dez. 2017			
	Gesamt	Stufe 1 <sup>1</sup>	Stufe 2 <sup>2</sup>	Stufe 3 <sup>3</sup>
in Millionen €				
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	10.234	6.721	3.513	-
davon verzinsliche Wertpapiere	10.063	6.615	3.448	-
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	171	106	65	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	82	-	82	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.379	-	2.379	-
	12.695	6.721	5.974	-
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	111	-	111	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	696	-	696	-
	807	-	807	-

1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

## 19. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das zweite Quartal 2018 und 2017 wie folgt dar:

### E.30

#### Segmentberichterstattung zweites Quartal

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
<b>Q2 2018</b>								
Außenumsatzerlöse	21.659	8.734	3.302	1.046	6.015	40.756	-	40.756
Konzerninterne Umsatzerlöse	916	451	209	29	292	1.897	-1.897	-
Umsatzerlöse gesamt	22.575	9.185	3.511	1.075	6.307	42.653	-1.897	40.756
Segmentergebnis (EBIT)	1.901	546	152	66	66	2.731	-91	2.640
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	354	20	10	-	-424	-40	26	-14
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-3	-5	-6	-	-	-14	-	-14
	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
<b>Q2 2017 (angepasst)<sup>1</sup></b>								
Außenumsatzerlöse	22.642	8.628	3.177	1.195	5.572	41.214	-	41.214
Konzerninterne Umsatzerlöse	928	402	148	22	358	1.858	-1.858	-
Umsatzerlöse gesamt	23.570	9.030	3.325	1.217	5.930	43.072	-1.858	41.214
Segmentergebnis (EBIT)	2.365	548	349	78	522	3.862	-115	3.747
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	244	32	13	2	-1	290	20	310
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-5	-5	-2	-	-1	-13	-	-13

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.



Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Halbjahr 2018 und 2017 wie folgt dar:

**E.3.1****Segmentberichterstattung erstes Halbjahr**

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
<b>Q1-2 2018</b>								
Außenumsatzerlöse	43.742	16.937	6.219	1.870	11.773	80.541	-	80.541
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.831	867	390	55	554	3.697	-3.697	-
Umsatzerlöse gesamt	45.573	17.804	6.609	1.925	12.327	84.238	-3.697	80.541
Segmentergebnis (EBIT)	3.961	1.193	324	103	614	6.195	-220	5.975
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	673	30	26	-	-429	300	29	329
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	7	-	-6	-1	-1	-1	-	-1

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
<b>Q1-2 2017 (angepasst)<sup>1</sup></b>								
Außenumsatzerlöse	44.270	16.240	6.028	2.096	11.162	79.796	-	79.796
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.821	741	274	44	679	3.559	-3.559	-
Umsatzerlöse gesamt	46.091	16.981	6.302	2.140	11.841	83.355	-3.559	79.796
Segmentergebnis (EBIT)	4.363	1.210	686	150	1.046	7.455	63	7.518
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	700	26	20	2	-3	745	284	1.029
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-8	-7	-2	-	-2	-19	-	-19

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

## Überleitung

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ergibt sich aus Tabelle [E.32](#).

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

### E.32

#### Überleitung auf Konzernwerte

	Q2 2018	Q2 2017 (angepasst) <sup>1</sup>	Q1-2 2018	Q1-2 2017 (angepasst) <sup>1</sup>
in Millionen €				
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	2.731	3.862	6.195	7.455
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen <sup>2</sup>	26	20	29	284
Sonstige zentrale Posten	-121	-142	-243	-219
Eliminierungen	4	7	-6	-2
Konzern-EBIT	2.640	3.747	5.975	7.518
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten <sup>3</sup>	-4	-3	-8	-6
Zinserträge	70	46	125	104
Zinsaufwendungen	-176	-139	-315	-274
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.530	3.651	5.777	7.342

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

<sup>2</sup> Beinhaltet im Wesentlichen eine Wertaufholung des At-Equity-Buchwerts an BAIC Motor von 240 Mio. € im ersten Quartal 2017.

<sup>3</sup> Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten fließen nicht in die interne Steuerungsgröße »EBIT« ein, sind aber Bestandteil der Umsatzkosten.

## 20. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

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

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [E.33](#) dargestellt.

### Assoziierte Unternehmen

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns sowie Forderungen des Konzerns auf die LSH Auto International Limited (LSHA) und auf die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). An LSHA hatte Daimler im zweiten Quartal 2017 einen Anteil von 15% erworben. Weitere Ausführungen zu BBAC sind in Anmerkung 10 enthalten.

Die in Tabelle [E.33](#) ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die LSHA sowie die MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group).

MBtech Group entwickelt, integriert und erprobt weltweit Komponenten, Systeme, Module und Fahrzeuge.

### Gemeinschaftsunternehmen

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

Die Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd. (DENZA) ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Daimler garantiert für zwei Darlehen von externen Banken von insgesamt 1.250 Mio. RMB (rund 162 Mio. €) an die Gesellschaft. Zum 30. Juni 2018 sind Darlehen mit 675 Mio. RMB (rund 87 Mio. €) in Anspruch genommen. Darüber hinaus hat Daimler DENZA ein Gesellschafterdarlehen von 250 Mio. RMB (rund 32 Mio. €) gewährt, das in voller Höhe in Anspruch genommen ist. Daimler wird im zweiten Halbjahr 2018 entsprechend seiner Beteiligungsquote eine Kapitalerhöhung von 400 Mio. RMB (rund 52 Mio. €) vornehmen. Im Jahr 2017 erfolgte bereits eine Kapitalerhöhung von 500 Mio. RMB (rund 63 Mio. €).

Bezüglich der Daimler Garantien in Zusammenhang mit der 45%-igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH verweisen wir auf Anmerkung 17 des Konzernanhangs.

**E.33****Geschäftsbeziehungen mit nahe stehenden Personen und Unternehmen**

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			
	Q2 2018	Q2 2017	Q1-2 2018	Q1-2 2017	Q2 2018	Q2 2017	Q1-2 2018	Q1-2 2017
Assoziierte Unternehmen	<b>3.359</b>	2.111	<b>6.783</b>	3.214	<b>242</b>	160	<b>485</b>	256
davon LSHAI <sup>1</sup>	<b>1.997</b>	1.140	<b>4.248</b>	1.140	<b>136</b>	59	<b>293</b>	59
davon BBAC	<b>1.158</b>	863	<b>2.233</b>	1.871	<b>18</b>	23	<b>37</b>	60
Gemeinschaftsunternehmen	<b>221</b>	243	<b>507</b>	412	<b>22</b>	22	<b>38</b>	36

in Millionen €	Forderungen <sup>2</sup>		Verbindlichkeiten <sup>3</sup>	
	30. Juni 2018	31. Dez. 2017	30. Juni 2018	31. Dez. 2017
Assoziierte Unternehmen	<b>3.362</b>	2.827	<b>406</b>	253
davon LSHAI <sup>1</sup>	<b>977</b>	1.075	<b>271</b>	127
davon BBAC	<b>2.251</b>	1.673	<b>86</b>	65
Gemeinschaftsunternehmen	<b>214</b>	183	<b>645</b>	115

1 Da die Beteiligung an LSHAI im Mai 2017 erworben wurde, werden die Geschäftsbeziehungen mit LSHAI ab Juni 2017 berichtet.

2 Nach Wertminderungen von insgesamt 54 Mio. € (52 Mio. € zum 31. Dezember 2017).

3 Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Personen.

# Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, 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 25. Juli 2018

Dieter Zetsche

Martin Daum

Renata Jungo Brüngger

Ola Källenius

Wilfried Porth

Britta Seeger

Hubertus Troska

Bodo Uebber

# Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Daimler Aktiengesellschaft, Stuttgart

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Entwicklung des Eigenkapitals, Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten, erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Daimler AG, für den Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis 30. Juni 2018, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach dem International Accounting Standard IAS 34 »Zwischenberichterstattung«, wie er in der EU anzuwenden ist, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

Stuttgart, den 25. Juli 2018

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Becker  
Wirtschaftsprüfer

Dr. Thümmler  
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 und 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 2018**

26. Juli 2018

## **Zwischenbericht Q3 2018**

25. Oktober 2018

## **Jahrespressekonferenz**

1. Februar 2019

## **Präsenzkonferenz für Analysten und Investoren**

2. Februar 2019

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.



