

DAIMLER

Zwischenbericht Q3 2019



Inhalt

A Wichtige Kennzahlen	4
B Daimler am Kapitalmarkt	6
C Konzernzwischenlagebericht	7 - 24
Geschäftsentwicklung	7
Ertragslage	9
Finanzlage	12
Vermögenslage	15
Investitions- und Forschungstätigkeit	18
Mitarbeiter	18
Wichtige Ereignisse	19
Risiko- und Chancenbericht	20
Prognosebericht	22
D Geschäftsfelder	25 - 29
Mercedes-Benz Cars	25
Daimler Trucks	26
Mercedes-Benz Vans	27
Daimler Buses	28
Daimler Mobility	29
E Konzernzwischenabschluss	30 - 59
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	30
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	32
Konzernbilanz	34
Konzern-Kapitalflussrechnung	35
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	36
Konzernanhang zum Zwischenabschluss	38
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	60
F Adressen – Informationen – Finanzkalender	61

Titelmotiv: Der neue Freightliner Cascadia.

Der neue Cascadia bietet erstmals teilautomatisierte Fahrfunktionen. Mit Detroit Assurance 5.0 mit aktivem Spurhalte-Assistenten im neuen Freightliner Cascadia sowie dem Active Drive Assist im Mercedes-Benz Actros und im FUSO Super Great bringen wir teilautomatisierte Fahrfunktionen in unsere Serienfahrzeuge. Das neue System kann in allen Geschwindigkeitsbereichen selbstständig bremsen, beschleunigen und lenken. Die intelligente Verknüpfung von Radar- und Kamerainformationen bildet die Basis hierfür. Zwei interaktive, über Touchscreen bedienbare Farbbildschirme machen eine Vielzahl an Schaltern und Knöpfen im Fahrerhaus überflüssig.

Q3

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

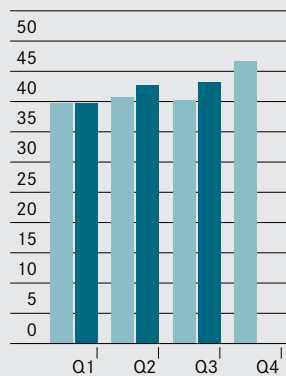
€-Werte in Millionen	Q3 2019	Q3 2018	Veränd. in %
Umsatz	43.270	40.211	+8 ¹
Europa	17.308	16.151	+7
davon Deutschland	6.606	5.931	+11
NAFTA	13.055	11.743	+11
davon USA	11.377	10.068	+13
Asien	10.337	9.668	+7
davon China	4.648	4.746	-2
Übrige Märkte	2.570	2.649	-3
Sachinvestitionen	1.774	2.065	-14
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.501	2.373	+5
davon aktivierte Entwicklungskosten	737	598	+23
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.819	-1.864	.
EBIT	2.694	2.488	+8
Konzernergebnis	1.813	1.761	+3
Ergebnis je Aktie (in €)	1,61	1,58	+2
Beschäftigte	304.680	298.683 ²	+2

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 7%.

2 Stand 31.12.2018.

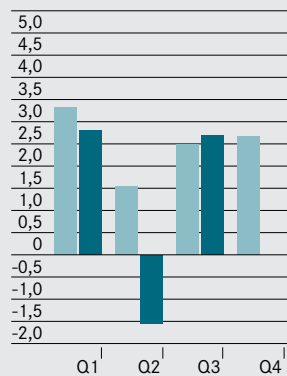
Umsatz

in Milliarden €



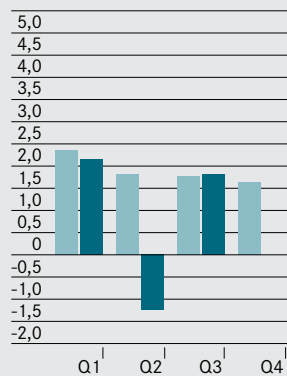
EBIT

in Milliarden €



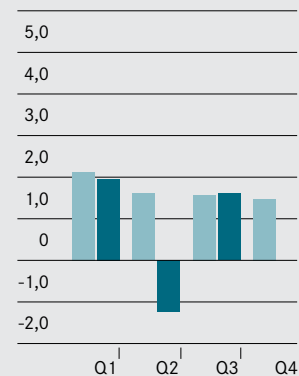
Konzernergebnis

in Milliarden €



Ergebnis je Aktie

in €



2018
2019

Q1-3

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Veränd. in%
Umsatz	125.618	120.752	+4 ¹
Europa	51.165	49.878	+3
davon Deutschland	19.694	18.080	+9
NAFTA	37.877	33.826	+12
davon USA	32.879	28.869	+14
Asien	28.998	29.511	-2
davon China	13.697	14.399	-5
Übrige Märkte	7.578	7.537	+1
Sachinvestitionen	5.193	4.958	+5
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	7.236	6.984	+4
davon aktivierte Entwicklungskosten	2.199	1.877	+17
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-522	-60	.
EBIT	3.941	8.463	-53
Konzernergebnis	2.720	5.940	-54
Ergebnis je Aktie (in €)	2,32	5,32	-56
Beschäftigte	304.680	298.683 ²	+2

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzzanstieg um 3%.

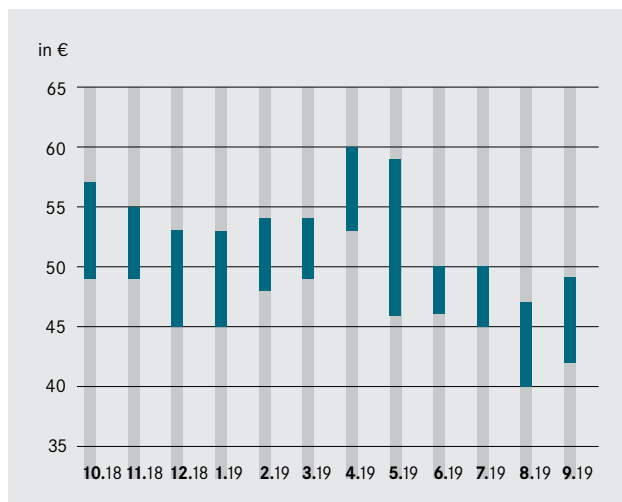
2 Stand 31.12.2018.

Daimler am Kapitalmarkt

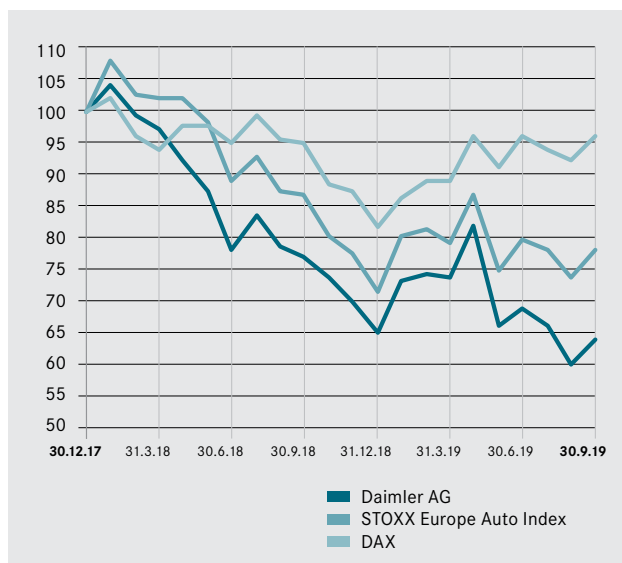
Kennzahlen

	30. Sept. 2019	30. Sept. 2018	Veränd. in %
Ergebnis je Aktie im Q3 (in €)	1,61	1,58	+2
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	48,81	58,15	-16
Xetra-Schlusskurs (in €)	45,62	54,35	-16

Höchst- und Tiefsturse Daimler, 2018/2019



Börsenkursentwicklung (indiziert)



Automobilaktien auch im dritten Quartal 2019 mit volatilem Verlauf

Nach einer Kurskorrektur zur Mitte des dritten Quartals erfuhr die weltweiten Aktienmärkte im weiteren Quartalsverlauf wieder eine teilweise Erholung. Die Stimmung der Anleger war unter anderem durch schwächere Einkaufsmanger- und Geschäftsklimaindizes getrübt. Eine zeitweise Entspannung in der Diskussion um Strafzölle im Zuge des Handelskonflikts zwischen den USA und China führte zu einer vorübergehenden Beruhigung an den Börsen. Dies wirkte sich auch auf die Automobilaktien mit ihren global verzweigten Liefer- und Produktionsnetzwerken aus. Ebenso sorgte die erwartete Zinssenkung der US-Notenbank für eine Erholung an den Aktienmärkten. Auch in Europa verlieh die Ankündigung der Wiederaufnahme des Anleiheankaufprogramms durch die EZB den Börsen Auftrieb. Aufgrund der hohen Investitionen in Zukunftstechnologien und bestehender Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Transformation der Automobilindustrie bleiben Automobilwerte weiterhin niedrig bewertet.

Die Daimler-Aktie konnte sich im Quartalsverlauf von den Kursverlusten zur Mitte des dritten Quartals nicht komplett erholen. Auch die positiven Verkaufszahlen bei Mercedes-Benz Cars konnten der Kursentwicklung keine nachhaltigen Impulse verleihen. Die Daimler-Aktie schloss zum Quartalsende bei 45,62 € und lag damit um rund 7% unter dem Wert zum Ende des zweiten Quartals 2019. Im gleichen Zeitraum blieb der DAX nahezu unverändert, und der STOXX Europe Auto Index sank um 2%.

Anhaltend günstiges Zinsumfeld

Der Daimler-Konzern hat sich im dritten Quartal des Jahres 2019 erneut zu attraktiven Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten refinanziert. Anfang August emittierte die Daimler AG eine viertranchige Anleihe mit einem Volumen von 3,0 Mrd. €. Die Daimler Finance North America LLC emittierte ebenfalls eine viertranchige Anleihe mit einem Volumen von 4,0 Mrd. US-\$ am US-Kapitalmarkt.

Im dritten Quartal 2019 wurden zudem mehrere Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen durchgeführt. In den USA wurde mit zwei Transaktionen ein Volumen von 4,3 Mrd. US-\$ generiert. In Deutschland konnte eine ABS-Transaktion in Höhe von 1,3 Mrd. € erfolgreich am Markt platziert werden. Darüber hinaus wurden in Italien Anleihen im Wert von 0,5 Mrd. € begeben.

Konzernzwischenlagebericht

Konzernabsatz mit 839.300 (i. V. 794.700) Einheiten leicht über Vorjahresniveau

Umsatz bei 43,3 (i. V. 40,2) Mrd. €

Konzern-EBIT in Höhe von 2,7 (i. V. 2,5) Mrd. €

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

Free Cash Flow im Industriegeschäft in den ersten neun Monaten bei -0,5 (i. V. -0,06) Mrd. €

Für Gesamtjahr 2019 Absatz auf Vorjahresniveau und leichter Anstieg beim Umsatz erwartet

Konzern-EBIT deutlich unter Vorjahreswert erwartet

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft mit weiterer Wachstumsverlangsamung

Die **Weltwirtschaft** dürfte sich im dritten Quartal weiter abgekühlt haben und nur noch um rund 2,5% gewachsen sein.

Wichtige Konjunkturindikatoren, vor allem für den Industriesektor, haben weiter nachgegeben und deuten noch nicht auf eine Trendwende hin. Die Aktienmärkte entwickelten sich in diesem Umfeld erstaunlich robust und näherten sich alten Höchstständen an; zwar sorgten insbesondere die weitere Verschärfung des Handelskonflikts zwischen den USA und China für eine hohe Volatilität, aber die Rückkehr der US Fed, der EZB und weiterer Notenbanken zu expansiven geldpolitischen Maßnahmen wirkten als Stütze. Dank robuster Konsumausgaben konnte die US-Wirtschaft ihr Wachstumstempo im Vergleich zum zweiten Quartal in etwa halten, bleibt damit aber deutlich hinter der Dynamik zu Jahresbeginn zurück. In der Europäischen Währungsunion hat sich die Stimmung im dritten Quartal weiter eingetrübt; vor allem die sich weiter verschärfende Lage im produzierenden Gewerbe hatte zur Folge, dass sich das Wachstum weiter verlangsamte. In China hinterlässt der Handelskonflikt weiter Spuren, und die anhaltende Unsicherheit führt zu Zurückhaltung bei Konsum und Investitionen; die Unterstützungsmaßnahmen der Regierung konnten dieser Entwicklung bisher nur in begrenztem Maße entgegenwirken. Das Wachstum hat sich entsprechend weiter verlangsamt und lag mit 6,0% am unteren Ende des Zielkorridors der Regierung. Der Preis für Rohöl ging im dritten Quartal angesichts der globalen Wachstumsverlangsamung und der befürchteten negativen Auswirkungen auf die Ölnachfrage deutlich zurück und fiel unter die Marke von 60 US-\$ je Barrel; Drohnenangriffe auf die saudi-arabische Ölproduktion sorgten nur kurzzeitig für einen deutlichen Anstieg auf knapp 70 US-\$.

Der **weltweite Pkw-Markt** zeigte auch im dritten Quartal keine nennenswerte Belebung. Auch wenn der Rückgang geringer ausfiel als in den beiden Vorquartalen bewegte sich die weltweite Nachfrage weiterhin leicht unter dem Vorjahresniveau. Dabei wirkte weiterhin vor allem der schwache chinesische Markt belastend. Nach einem deutlichen Rückgang im ersten Halbjahr verzeichnete China im dritten Quartal allerdings nur noch leicht schrumpfende Verkaufszahlen.

Der europäische Markt lag zuletzt in etwa auf dem Vorjahresvolumen. Dabei bewegten sich die Verkäufe in Westeuropa ebenfalls auf dem Vorjahresniveau. In Deutschland lag die Nachfrage leicht über dem Volumen des Vorjahres, der britische und der französische Markt verzeichneten jeweils ein etwa gleichbleibendes Absatzvolumen. In Osteuropa erreichte

der Markt ungefähr das Volumen des Vorjahres. Dabei lagen die Verkaufszahlen in Russland in etwa auf dem Vorjahresniveau, während der türkische Markt weiterhin deutlich schrumpfte.

Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bewegte sich weiterhin auf hohem Niveau und konnte das Volumen des Vorjahresquartals in etwa halten. Die Pkw-Verkäufe in Japan übertrafen das Vorjahresniveau aufgrund von Vorzieheffekten vor der seit Anfang Oktober wirksamen Mehrwertsteuererhöhung deutlich. In Indien war der Markt stark rückläufig.

Die Nachfrage nach **schweren und mittelschweren Lkw** entwickelte sich regional weiterhin unterschiedlich. Der Markt in der NAFTA-Region bewegte sich auch im dritten Quartal auf außergewöhnlich hohem Niveau und übertraf den Vergleichswert des Vorjahres nochmals deutlich. In der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) entwickelte sich die Nachfrage dagegen schwächer und verzeichnete im Vergleich zum robusten Vorjahresniveau einen deutlichen Rückgang. Dieser war allerdings überzeichnet durch Vorzieheffekte, die den Markt im vorangegangenen Quartal noch stark positiv beeinflusst hatten. Der brasilianische Markt setzte seine Erholung fort und expandierte weiterhin mit deutlich zweistelligen Zuwachsraten. Hingegen verzeichnete der türkische Markt aufgrund der Wirtschaftskrise erneut einen deutlich zweistelligen Rückgang. Der russische Markt entwickelte sich wenig dynamisch und bewegte sich in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Die aus unserer Sicht wichtigsten asiatischen Märkte zeigten im dritten Quartal unterschiedliche Tendenzen. In Japan bewegte sich die Nachfrage nach schweren, mittleren und leichten Lkw deutlich über dem Vorjahresniveau. Hier wirkten allerdings Vorzieheffekte vor allem im Zusammenhang mit regulatorischen Änderungen, die Anfang September in Kraft traten. Der indische Markt für schwere und mittlere Lkw verfehlte den hohen Vorjahreswert deutlich. Hingegen lag der chinesische Markt für schwere Lkw leicht über dem Volumen des Vorjahres.

Die **Transporternachfrage** in der Region EU30 legte im dritten Quartal 2019 weiter zu. Dabei erhöhte sich das Marktvolumen für kleine Transporter um 8%, für mittelgroße und große Transporter um 6% und für Midsize-Pickups um 1%. Der US-Markt für große Transporter lag deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Ausgehend von einem niedrigen Niveau verzeichnete der Markt für große Transporter in Lateinamerika ein deutliches Marktwachstum, getragen von Brasilien.

Bei den **Bussen** lag das Marktvolumen in der Region EU30 deutlich über dem Niveau des Vorjahres. In Brasilien setzte die Nachfrage nach Fahrgestellen ihren Erholungskurs im dritten Quartal fort und lag um 35% über dem Vorjahreswert.

Konzernabsatz leicht über Vorjahresniveau

Im dritten Quartal 2019 hat Daimler weltweit 839.300 (i. V. 794.700) Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt. [➔ C.01](#)

Mercedes-Benz Cars hat von Juli bis September 604.700 Fahrzeuge weltweit abgesetzt und damit einen neuen Bestwert für das dritte Quartal erzielt (+8%). Der Absatz im Vorjahresquartal war unter anderem durch Modellwechsel und Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit in Europa und einigen internationalen Märkten belastet. Im dritten Quartal 2019 wurden in Europa 253.200 Pkw der Marken Mercedes-Benz und smart verkauft (+13%). Im Kernmarkt Deutschland konnte der Absatz um 18% auf 85.100 Fahrzeuge gesteigert werden. In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, haben wir mit 173.300 verkauften Einheiten den bisher höchsten Quartalsabsatz im dortigen Markt erreicht (+2%). In den USA lagen die Pkw-Auslieferungen von Mercedes-Benz und smart mit 75.700 (i. V. 76.000) Fahrzeugen auf Vorjahresniveau.

Der Absatz von **Daimler Trucks** lag mit 125.400 (i. V. 136.100) Einheiten im dritten Quartal 2019 deutlich unter dem Vorjahresniveau. In der NAFTA-Region entwickelten sich die Verkäufe in etwa auf dem Niveau des Vorjahres und lagen bei 53.200 (i. V. 52.700) Einheiten. Der Absatz in der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) lag mit 19.900 (i. V. 21.900) Einheiten deutlich unter dem Vorjahreswert. Die Schwäche des türkischen Lkw-Marktes zeigte sich auch in unserem Absatz, der mit 600 (i. V. 900) Einheiten unter dem Vorjahresquartal lag. Der Absatz in Indonesien fiel mit 9.800 (i. V. 17.800) Lkw ebenfalls deutlich schwächer aus als im Vorjahr; das gilt auch für die Verkäufe in Indien in Höhe von 2.700 (i. V. 5.300) Einheiten. In Japan konnten wir unseren Absatz auf 11.700 (i. V. 10.700) Lkw steigern. Auch in Brasilien übertraf unser Absatz mit 8.200 (i. V. 6.000) Lkw das Vorjahresvolumen deutlich.

Mercedes-Benz Vans steigerte seinen Absatz von Juli bis September 2019 um 10% auf 100.300 Einheiten. In der Region EU30 erzielte Mercedes-Benz Vans mit 65.500 (i. V. 57.000) Einheiten einen deutlichen Absatzzuwachs im dritten Quartal. Auch in der NAFTA-Region lag der Absatz mit 14.100 (i. V. 13.000) Einheiten deutlich über dem Vorjahr. Dabei verzeichneten wir in den USA mit 11.600 Einheiten (+20%) unser bislang absatzstärkstes Quartal. In Lateinamerika ging der Absatz hingegen um 4% auf 4.400 Einheiten zurück. In China haben wir das bisher absatzstärkste Quartal verzeichnet; die Verkäufe stiegen um 15% auf 8.500 Einheiten. In Russland und in einem schwierigen Marktumfeld in der Türkei lagen die Absätze deutlich unter dem Vorjahr.

Der Absatz von **Daimler Buses** lag im dritten Quartal 2019 mit 9.000 (i. V. 7.700) Einheiten deutlich über dem Niveau des Vorjahres. In der Region EU30 hat Daimler Buses im dritten Quartal mit 2.500 Einheiten deutlich mehr Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt (+15%). Dank der gestiegenen Nachfrage nach Fahrgestellen in Brasilien lag der Absatz in Lateinamerika (ohne Mexiko) mit 4.600 (i. V. 3.400) Einheiten ebenfalls deutlich über dem Vorjahr. In Mexiko und in Indien verzeichneten wir im dritten Quartal 2019 mit 800 Einheiten (-10%) beziehungsweise 400 Einheiten (-13%) jeweils einen spürbaren Rückgang.

Im Juli 2019 wurde Daimler Financial Services in **Daimler Mobility** umbenannt. Das Neugeschäft von Daimler Mobility lag mit 18,3 Mrd. € deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Das Portfolio umfasste Ende September 5,4 Mio. Fahrzeuge; das entspricht einem Vertragsvolumen von 160,4 Mrd. € und damit einem Anstieg von 4% gegenüber dem Jahresende 2018. Auch das Versicherungsgeschäft entwickelte sich weiter sehr positiv. Weltweit wurden im dritten Quartal 589.000 (i. V. 566.000) Versicherungsverträge über Daimler Mobility abgeschlossen.

C.01

Absatz nach Geschäftsfeldern

	Q3 2019	Q3 2018	Veränd. in %
Daimler-Konzern	839.326	794.749	+6
Mercedes-Benz Cars	604.655	559.539	+8
Daimler Trucks	125.382	136.055	-8
Mercedes-Benz Vans	100.332	91.414	+10
Daimler Buses	8.957	7.741	+16

Ertragslage

Der Umsatz des **Daimler-Konzerns** lag im dritten Quartal 2019 mit 43.270 (i. V. 40.211) Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert. Bereinigt um positive Wechselkursveränderungen lag der Umsatz leicht über dem Vorjahresniveau. Das EBIT belief sich im dritten Quartal 2019 auf 2.694 (i. V. 2.488) Mio. € und lag damit leicht über dem Vorjahreswert. [↗ C.02](#) [↗ C.03](#)

Im dritten Quartal 2019 konnte das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars das Ergebnis aufgrund des starken Absatzwachstums steigern. Das Ergebnis von Daimler Trucks war dagegen rückläufig. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans konnte das negative Ergebnis des Vorjahresquartals übertreffen, das insbesondere durch Aufwendungen im Zusammenhang mit den

laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge sowie durch geringere Absätze infolge von Auslieferungsverzögerungen geprägt war. Daimler Buses konnte das Ergebnis im Vergleich zum Vorjahresquartal aufgrund des Absatzanstiegs steigern. Auch im Geschäftsfeld Daimler Mobility lag das EBIT über dem Wert des Vorjahresquartals. Rückläufige Abzinsungsfaktoren belasteten das Ergebnis des Daimler-Konzerns. Wechselkurseffekte wirkten sich im Saldo negativ auf das operative Ergebnis aus.

Die Überleitung der Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT zeigt im dritten Quartal 2019 ein Ergebnis unter dem des Vorjahresquartals. [↗ C.03](#)

C.02

Umsatz nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q3 2019	Q3 2018	Veränd. in %	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	23.525	21.672	+9	67.018	67.245	-0
Daimler Trucks	10.349	10.045	+3	30.367	27.849	+9
Mercedes-Benz Vans	3.485	3.039	+15	10.508	9.648	+9
Daimler Buses	1.231	1.064	+16	3.284	2.989	+10
Daimler Mobility ¹	7.086	6.385	+11	21.112	19.210	+10
Überleitung ¹	-2.406	-1.994	.	-6.671	-6.189	.
Daimler-Konzern	43.270	40.211	+8	125.618	120.752	+4

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

C.03

EBIT nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q3 2019	Q3 2018	Veränd. in %	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	1.423	1.372	+4	2.049	5.333	-62
Daimler Trucks	774	850	-9	2.081	2.043	+2
Mercedes-Benz Vans	113	-93	.	-2.035	231	.
Daimler Buses	79	30	+163	164	133	+23
Daimler Mobility	413	392	+5	2.053	1.006	+104
Überleitung	-108	-63	.	-371	-283	.
Daimler-Konzern ¹	2.694	2.488	+8	3.941	8.463	-53

¹ Die operative Ergebnisgröße EBIT stellt das Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern dar. Die Überleitung des EBIT des Daimler-Konzerns auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 20 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss enthalten.

C.04

Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite¹

	Q3 2019	Q3 2018	Veränd. in %-Punkten	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Veränd. in %-Punkten
Mercedes-Benz Cars	6,0%	6,3%	-0,3	3,1%	7,9%	-4,8
Daimler Trucks	7,5%	8,5%	-1,0	6,9%	7,3%	-0,4
Mercedes-Benz Vans	3,2%	-3,1%	+6,3	-19,4%	2,4%	-21,8
Daimler Buses	6,4%	2,8%	+3,6	5,0%	4,4%	+0,6
Daimler Mobility	11,9%	12,5%	-0,6	19,9%	10,8%	+9,1

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

C.05

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ¹	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Mobility	
	Q3 2019	Q3 2018	Q3 2019	Q3 2018	Q3 2019	Q3 2018
in Millionen €						
Umsatzerlöse ³	43.270	40.211	36.184	33.826	7.086	6.385
Umsatzkosten ³	-34.596	-32.247	-28.416	-26.686	-6.180	-5.561
Bruttoergebnis vom Umsatz	8.674	7.964	7.768	7.140	906	824
Vertriebskosten	-3.136	-3.191	-2.941	-2.963	-195	-228
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.005	-953	-814	-750	-191	-203
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.764	-1.775	-1.764	-1.775	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	456	335	425	307	31	28
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-623	-419	-617	-407	-6	-12
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	193	325	326	335	-133	-10
Übriges Finanzergebnis	-105	199	-106	206	1	-7
Zinserträge	86	64	84	64	2	-
Zinsaufwendungen	-201	-204	-196	-203	-5	-1
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.575	2.345	2.165	1.954	410	391
Ertragsteuern	-762	-584	-640	-470	-122	-114
Konzernergebnis	1.813	1.761	1.525	1.484	288	277
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	94	72				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	1.719	1.689				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	1,61	1,58				
Verwässert	1,61	1,58				

1 Die Spalten »Industriegeschäft« und »Daimler Mobility« 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 Mobility sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

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

Der Umsatz von **Mercedes-Benz Cars** stieg im dritten Quartal 2019 insbesondere aufgrund einer deutlichen Absatzsteigerung um 9% auf 23.525 (i. V. 21.672) Mio. €. Das EBIT des Geschäftsfelds belief sich auf 1.423 (i. V. 1.372) Mio. €. Die Umsatzrendite lag damit mit 6,0% unter dem Vorjahreswert von 6,3%. [↗ C.02](#) [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Im dritten Quartal 2019 sorgte ein starkes Absatzwachstum für einen deutlich steigenden Umsatz und ein steigendes Ergebnis. Höhere Absatzvolumina waren insbesondere bei den Kompaktwagen sowie bei der E- und S-Klasse zu verzeichnen. Außerdem sorgte eine stärkere Preisdurchsetzung für einen positiven Ergebniseffekt. Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie Wechselkurseffekte belasteten das Ergebnis. Im Vorjahr wirkten sich Erträge von 185 Mio. € aus der Bewertung der Anteile an der Aston Martin Lagonda Global Holdings plc (Aston Martin) zum beizulegenden Zeitwert auf das EBIT aus.

Bei **Daimler Trucks** erhöhte sich der Umsatz im dritten Quartal 2019 um 3% auf 10.349 (i. V. 10.045) Mio. €. Das EBIT betrug 774 (i. V. 850) Mio. €. Das Geschäftsfeld erzielte mit 7,5% eine Umsatzrendite unter dem Vorjahreswert von 8,5%. [↗ C.02](#) [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Volumenrückgänge, insbesondere in der Region EU30 und in Asien, wirkten sich im dritten Quartal 2019 ergebnisbelastend aus. Höhere Aufwendungen für Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge wirkten ebenfalls ergebnismindernd. Positive Ergebnisbeiträge ergaben sich aus einer stärkeren Preisdurchsetzung und aus Wechselkurseffekten. Darüber hinaus wirkten sich Erträge im Zusammenhang mit der aktualisierten Risikobewertung des erweiterten Rückrufs von Takata-Airbags von 39 Mio. € positiv auf das EBIT aus.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** steigerte den Umsatz im dritten Quartal 2019 aufgrund des höheren Absatzes um 15% auf 3.485 (i. V. 3.039) Mio. €. Das EBIT betrug 113 (i. V. -93) Mio. €. Die Umsatzrendite stieg auf 3,2 (i. V. -3,1)%. [↗ C.02](#) [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Das EBIT wurde von einem höheren Absatz und einem günstigeren Modellmix positiv beeinflusst. Vorleistungen für neue Technologien, Anlaufkosten für neue Produkte und weitere produktbezogene Aufwendungen haben das Ergebnis belastet. Im Vorjahr war das Ergebnis geprägt von Aufwendungen im Zusammenhang mit den laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge sowie geringeren Absätzen infolge von Auslieferungsverzögerungen.

C.06

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ¹	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Mobility	
	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Q1-3 2019	Q1-3 2018
in Millionen €						
Umsatzerlöse ³	125.618	120.752	104.506	101.542	21.112	19.210
Umsatzkosten ³	-103.827	-95.913	-85.444	-79.372	-18.383	-16.541
Bruttoergebnis vom Umsatz	21.791	24.839	19.062	22.170	2.729	2.669
Vertriebskosten	-9.359	-9.541	-8.777	-8.917	-582	-624
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.999	-2.889	-2.366	-2.191	-633	-698
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-5.037	-5.107	-5.037	-5.107	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	2.189	1.118	1.344	978	845	140
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.975	-900	-2.953	-863	-22	-37
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	665	654	950	1.093	-285	-439
Übriges Finanzergebnis	-345	278	-346	283	1	-5
Zinserträge	286	189	283	189	3	-
Zinsaufwendungen	-690	-519	-680	-516	-10	-3
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.526	8.122	1.480	7.119	2.046	1.003
Ertragsteuern	-806	-2.182	-407	-1.922	-399	-260
Konzernergebnis	2.720	5.940	1.073	5.197	1.647	743
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	234	252				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.486	5.688				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	2,32	5,32				
Verwässert	2,32	5,32				

1 Die Spalten »Industriegeschäft« und »Daimler Mobility« 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 Mobility sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

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

Bedingt durch eine positive Absatzentwicklung stieg der Umsatz im Geschäftsfeld Daimler Buses im dritten Quartal 2019 um 16 % auf 1.231 (i. V. 1.064) Mio. €. Das EBIT von **Daimler Buses** betrug 79 (i. V. 30) Mio. €; die Umsatzrendite stieg auf 6,4 (i. V. 2,8) %. [↗ C.02](#) [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Das deutlich höhere Ergebnis im dritten Quartal 2019 resultiert im Wesentlichen aus dem spürbaren Absatzanstieg in der Region EU30 und in Brasilien sowie aus Wechselkurseffekten.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Mobility** belief sich im dritten Quartal 2019 auf 413 (i. V. 392) Mio. €. Die Eigenkapitalrendite lag mit 11,9 % unter dem Vorjahreswert von 12,5 %. [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Ausschlaggebend für die Entwicklung war ein höheres Zinsergebnis sowie das gestiegene Vertragsvolumen. Gegenläufig wirkten sich höhere Aufwendungen für neue Mobilitätslösungen sowie die Normalisierung der Kreditrisikokosten aus.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im dritten Quartal 2019 Aufwendungen von 61 (i. V. 62) Mio. €.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im dritten Quartal 2019 Aufwendungen von 47 (i. V. 1) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** belief sich im dritten Quartal 2019 auf -115 (i. V. -140) Mio. €.

Im dritten Quartal 2019 wird unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 762 (i. V. 584) Mio. € ausgewiesen. Die Steuerquote betrug 29,6 (i. V. 24,9) %. Im Jahr 2018 hatte sich unter anderem der überwiegend steuerfreie Ertrag aus der Bewertung der Anteile an Aston Martin positiv auf die Steuerquote ausgewirkt.

Das **Konzernergebnis** lag mit 1.813 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahresquartals von 1.761 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 94 (i. V. 72) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 1.719 (i. V. 1.689) Mio. €; dies führte zu einem Anstieg des **Ergebnisses je Aktie** auf 1,61 (i. V. 1,58) €.

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

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** \uparrow **C.07** führte in den ersten neun Monaten 2019 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 6,6 (i. V. Zahlungsmittelabfluss 0,8) Mrd. €. Der Anstieg ist insbesondere auf die Effekte im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zurückzuführen. Hier wirkte unter anderem ein Zahlungsmittelzufluss von 0,9 Mrd. €, der mit der im Juli 2019 bei Daimler Mobility durchgeführten off-balance ABS-Transaktion in Verbindung steht. Der Rückgang des Ergebnisses vor Ertragsteuern war im Wesentlichen auf die nicht zahlungswirksamen Zuführungen zu Rückstellungen in den sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva zurückzuführen. Per Saldo war insbesondere im dritten Quartal 2019 ein positiver Geschäftsverlauf zu verzeichnen. Die mit dem Rückgang des operativen Ergebnisses einhergehenden niedrigeren Ertragsteuerzahlungen wirkten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum positiv auf den Cash Flow der Geschäftstätigkeit.

Gegenläufige Effekte resultierten aus dem Working Capital. Insbesondere die Entwicklung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bei Daimler Trucks und Mercedes-Benz Cars führte zu negativen Effekten, die über den niedrigeren Anstieg der Vorräte bei Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans nicht vollständig kompensiert wurden.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** \uparrow **C.07** ergab sich ein Mittelabfluss von 8,1 (i. V. 6,9) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus dem Saldo der Zahlungsmittelabflüsse (netto) von 0,7 Mrd. € im Rahmen der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group. Hier wirkten insbesondere Kapitalerhöhungen in die Gemeinschaftsunternehmen. Des Weiteren beeinflussten die gestiegenen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit. Positive Effekte resultierten dagegen aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen. In den ersten neun Monaten 2019 ergaben sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum insgesamt höhere Mittelzuflüsse (netto).

C.07

Verkürzte Kapitalflussrechnung¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Mobility	
	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Q1-3 2019	Q1-3 2018
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	15.853	12.072	12.799	9.515	3.054	2.557
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.526	8.122	1.480	7.119	2.046	1.003
Abschreibungen/Wertminderungen	5.561	4.576	5.449	4.487	112	89
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-1.200	-946	-808	-1.436	-392	490
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-5.500	-6.715	-5.493	-6.825	-7	110
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	186	-379	114	-224	72	-155
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.832	3.998	1.840	3.942	-8	56
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.620	-6.709	-42	-32	-1.578	-6.677
Vermietete Fahrzeuge	-837	-1.364	218	812	-1.055	-2.176
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	5.174	-105	5.110	-713	64	608
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	637	946	636	870	1	76
Gezahlte Ertragsteuern	-1.199	-2.254	-287	-1.371	-912	-883
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	6.560	-830	8.217	6.629	-1.657	-7.459
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-7.782	-7.251	-7.649	-7.152	-133	-99
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	-1.268	-224	-242	24	-1.026	-248
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	741	195	554	204	187	-9
Sonstige Ein- und Auszahlungen	164	372	138	426	26	-54
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-8.145	-6.908	-7.199	-6.498	-946	-410
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	6.048	14.802	4.589	9.004	1.459	5.798
Dividendenzahlungen	-3.710	-4.170	-3.697	-4.169	-13	-1
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	-43	-10	-11	-20	-32	10
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	46	-2.181	-46	2.181
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	2.295	10.622	927	2.634	1.368	7.988
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	426	58	400	95	26	-37
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	16.989	15.014	15.144	12.375	1.845	2.639

1 Die Spalten »Industriegeschäft« und »Daimler Mobility« 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 Mobility sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** [↗ C.07](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 2,3 (i. V. 10,6) Mrd. €. Die Veränderung ist im Wesentlichen auf die niedrigere Nettoaufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten zurückzuführen, die insbesondere im Zusammenhang mit der Refinanzierung der Leasing- und Absatzfinanzierung steht.

Seit dem 31. Dezember 2018 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 1,1 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, hat sich um 0,6 Mrd. € auf 26,0 Mrd. € erhöht.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ C.08](#), 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 überwiegend Effekte im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte, die aus der geänderten Leasingnehmerbilanzierung resultieren und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind. Die infolge des Projekts Zukunft durchgeführten konzerninternen Käufe und Verkäufe von Anteilsbesitz werden im Free Cash Flow des Industriegeschäfts storniert. Weiterhin werden Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler sowie Effekte aus konzerninternen Geldanlagen herausgerechnet. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochtergesellschaften ohne Beherrschungsverlust im Free Cash Flow berücksichtigt.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** führte in den ersten neun Monaten 2019 zu einem Zahlungsmittelabfluss von 0,5 (i. V. 0,1) Mrd. €. Neben den negativen Effekten im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte beeinflusste die Entwicklung der Operating Leases den Free Cash Flow des Industriegeschäfts negativ. Des Weiteren waren höhere Mittelabflüsse (netto) für den Erwerb und Erlös von Anteilsbesitz sowie gestiegene Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte zu verzeichnen. Zudem wirkte die Entwicklung des Working Capital negativ auf den Free Cash Flow des Industriegeschäfts. Niedrigere Ertragsteuerzahlungen sowie der positive Geschäftsverlauf im dritten Quartal hatten dagegen eine positive Wirkung.

In den ersten neun Monaten 2019 führte der **Free Cash Flow des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelabfluss von 3,0 (i. V. 8,0) 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 Mobility beeinflusst. Zudem wirkten die Zahlungsmittelabflüsse (netto) infolge der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group.

C.08

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	8.217	6.629	+1.588
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-7.199	-6.498	-701
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	-554	-204	-350
Übrige Anpassungen	-986	13	-999
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-522	-60	-462

C.09

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	30. Sept. 2019	31. Dez. 2018	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.144	12.799	+2.345
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.876	8.364	-488
Liquidität	23.020	21.163	+1.857
Finanzierungsverbindlichkeiten	-14.453	-4.771	-9.682
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	1.081	-104	+1.185
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-13.372	-4.875	-8.497
Netto-Liquidität	9.648	16.288	-6.640

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [↗ C.09](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

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

Infolge der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16 und dem damit verbundenen Ansatz von Leasingverbindlichkeiten für ausstehende Mietzahlungen verringerte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts am 1. Januar 2019 um 3,2 Mrd. € auf 13,1 Mrd. €. Seit Jahresbeginn reduzierte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts zudem um 3,5 Mrd. € auf 9,6 Mrd. €. Neben dem negativen Free Cash Flow des Industriegeschäfts führte insbesondere die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG zu einem Rückgang der Netto-Liquidität, der nur teilweise durch positive Wechselkurseffekte kompensiert werden konnte.

C.10**Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns**

in Millionen €	30. Sept. 2019	31. Dez. 2018	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.989	15.853	+1.136
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.999	9.577	-578
Liquidität	25.988	25.430	+558
Finanzierungsverbindlichkeiten	-159.746	-144.902	-14.844
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	1.031	-97	+1.128
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-158.715	-144.999	-13.716
Netto-Verschuldung	-132.727	-119.569	-13.158

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2018 um 13,2 Mrd. € auf 132,7 Mrd. € erhöht. Der Effekt aus der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung belief sich auf 3,4 Mrd. €. ↗ C.10

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

Im dritten Quartal 2019 sind Daimler aus der **Emission** von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 9,0 (i. V. 5,8) Mrd. € zugeflossen. Aufgrund der Tilgung von Anleihen flossen 6,3 (i. V. 3,5) Mrd. € ab. Ein wesentlicher Teil des Emissionsvolumens wurde in Form sogenannter Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) durchgeführt. Tabelle ↗ C.11 zeigt die in 2019 durchgeführten Benchmarkemissionen.

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

Im dritten Quartal 2019 wurden zudem mehrere **Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen** durchgeführt. In den USA wurde mit zwei Transaktionen ein Volumen von 4,3 Mrd. USD generiert. In Italien konnten Anleihen im Wert von 0,5 Mrd. € erfolgreich am Markt platziert werden.

C.11**Benchmarkemissionen**

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler International Finance B. V.	1.500 Mio. €	02/2019	02/2023
Daimler International Finance B. V.	1.000 Mio. €	02/2019	06/2026
Daimler AG	750 Mio. €	02/2019	02/2031
Daimler Finance North America LLC	1.900 Mio. US-\$	02/2019	02/2022
Daimler Finance North America LLC	600 Mio. US-\$	02/2019	02/2024
Daimler Finance North America LLC	500 Mio. US-\$	02/2019	02/2029
Daimler AG	750 Mio. €	08/2019	02/2024
Daimler AG	1.000 Mio. €	08/2019	11/2026
Daimler AG	750 Mio. €	08/2019	02/2030
Daimler AG	500 Mio. €	08/2019	08/2034
Daimler Finance North America LLC	1.500 Mio. US-\$	08/2019	02/2022
Daimler Finance North America LLC	1.250 Mio. US-\$	08/2019	08/2022
Daimler Finance North America LLC	750 Mio. US-\$	08/2019	06/2024
Daimler Finance North America LLC	500 Mio. US-\$	08/2019	08/2029

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2018 von 281,6 Mrd. € auf 305,4 Mrd. € an; währungsbereinigt war ein Anstieg von 18,4 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 171,8 (i. V. 165,3) Mrd. € auf Daimler Mobility; dies entsprach 56 % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern (i. V. 59 %).

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf die höheren Vorräte und ein höheres Volumen im Finanzdienstleistungsgeschäft zurückzuführen. Zudem führte der Ausweis von

Nutzungsrechten infolge der geänderten Leasingnehmerbilanzierung zu einem Anstieg der Sachanlagen (siehe Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenbericht). Auf der Passivseite sind insbesondere höhere Finanzierungsverbindlichkeiten (einschließlich Leasingverbindlichkeiten) und höhere Rückstellungen zu verzeichnen, während sich das Eigenkapital im Vergleich zum 31. Dezember 2018 verringerte. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 43 % auf dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme liegt mit 35 % ebenfalls auf dem Vorjahresniveau.

C.12

Verkürzte Bilanz¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Mobility	
	30. Sept. 2019	31. Dez. 2018	30. Sept. 2019	31. Dez. 2018	30. Sept. 2019	31. Dez. 2018
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	15.874	14.801	14.985	13.913	889	888
Sachanlagen	36.665	30.948	36.311	30.859	354	89
Vermietete Gegenstände	51.614	49.476	18.879	18.509	32.735	30.967
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	100.775	96.740	-80	-90	100.855	96.830
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	6.150	4.860	4.564	4.651	1.586	209
Vorräte	35.552	29.489	34.135	28.096	1.417	1.393
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.569	12.586	10.567	10.545	2.002	2.041
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.989	15.853	15.144	12.799	1.845	3.054
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.999	9.577	7.876	8.364	1.123	1.213
davon kurzfristig	8.314	8.855	7.874	8.362	440	493
davon langfristig	685	722	2	2	683	720
Übrige finanzielle Vermögenswerte	6.953	5.733	-12.047	-12.719	19.000	18.452
Sonstige Vermögenswerte	13.239	11.025	3.290	1.376	9.949	9.649
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	531	-	-	-	531
Summe Aktiva	305.379	281.619	133.624	116.303	171.755	165.316
Passiva						
Eigenkapital	62.772	66.053	48.472	53.243	14.300	12.810
Rückstellungen	32.598	24.406	31.298	23.269	1.300	1.137
Finanzierungsverbindlichkeiten	159.746	144.902	14.453	4.771	145.293	140.131
davon kurzfristig	60.258	56.240	-19.608	-20.993	79.866	77.233
davon langfristig	99.488	88.662	34.061	25.764	65.427	62.898
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16.169	14.185	15.400	13.395	769	790
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10.417	10.032	6.437	5.888	3.980	4.144
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	13.181	12.519	12.787	12.146	394	373
Sonstige Schulden	10.496	9.310	4.777	3.591	5.719	5.719
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	-	212	-	-	-	212
Summe Passiva	305.379	281.619	133.624	116.303	171.755	165.316

1 Die Spalten »Industriegeschäft« und »Daimler Mobility« 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 Mobility sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 15,9 (i. V. 14,8) Mrd. € beinhalten 12,1 (i. V. 11,3) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 2,0 (i. V. 2,0) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,2 (i. V. 1,1) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen Anteile von 84 (i. V. 81) % auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, 9 (i. V. 10) % auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans sowie 6 (i. V. 8) % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Sachanlagen** erhöhten sich auf 36,7 (i. V. 30,9) Mrd. €. Im Rahmen der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16 zum 1. Januar 2019 werden in den Sachanlagen Nutzungsrechte von 4,1 Mrd. € ausgewiesen. In den ersten neun Monaten 2019 wurden weltweit 5,2 Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten für neue Produkte und Technologien, die Erweiterung der Kapazitäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen Sachinvestitionen von 3,4 (i. V. 3,3) Mrd. €.

Die **Vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich insgesamt auf 152,4 (i. V. 146,2) Mrd. €. Der währungsbereinigte Zuwachs von 2,5 Mrd. € war insbesondere durch das gestiegene Vertragsvolumen bei Daimler Mobility bedingt; das Geschäft mit Endkunden konnte insbesondere in Nord- und Südamerika ausgebaut werden. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 50 % unter dem Vorjahresniveau (i. V. 52 %).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** erhöhten sich auf 6,2 (i. V. 4,9) Mrd. €. Der Anstieg resultierte insbesondere aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group und der damit verbundenen erstmaligen Einbeziehung der fünf operativen Gemeinschaftsunternehmen, die unter YOUR NOW zusammengefasst werden (siehe Anmerkung 2 des Konzernanhangs zum Zwischenbericht). Darüber hinaus umfassen sie vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd., BAIC Motor Corporation Ltd. sowie der There Holding B. V.

Die **Vorräte** stiegen von 29,5 Mrd. € auf 35,6 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt bei 12 % und somit über dem Vorjahreswert (i. V. 10 %). Der Anstieg betraf im Wesentlichen die Fertigen Erzeugnisse und die Unfertigen Erzeugnisse und Leistungen und ist in allen automobilen Geschäftsfeldern auf saisonal höhere Bestände zurückzuführen. Bei Mercedes-Benz Cars steht der Anstieg darüber hinaus im Zusammenhang mit Modellwechseln und der Einführung neuer Modelle.

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

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2018 um 1,1 Mrd. € auf 17,0 Mrd. €.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2018 von 9,6 Mrd. € auf 9,0 Mrd. € reduziert. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen in der Regel ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** liegen mit 7,0 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 5,7 Mrd. €). Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die gestiegenen positiven Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente sowie die Dividendenansprüche gegenüber Beijing Benz Automotive Co., Ltd. zurückzuführen.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** von 13,2 (i. V. 11,0) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die aktiven latenten Steuern zurückzuführen und betrifft unter anderem die ergebnisneutralen Effekte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen.

Das **Eigenkapital** des Konzerns reduzierte sich gegenüber dem 31. Dezember 2018 von 66,1 Mrd. € auf 62,8 Mrd. €. Der währungsbereinigte Rückgang von 4,3 Mrd. € resultierte aus der an die Aktionäre ausgeschüttete Dividende von 3,5 Mrd. €, den in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verlusten aus leistungsorientierten Pensionsplänen von 2,6 Mrd. € sowie den ergebnisneutralen Verlusten aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,6 Mrd. €. Gegenläufig wirkte das positive Konzernergebnis von 2,7 Mrd. €. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital reduzierte sich entsprechend auf 61,4 (i. V. 64,7) Mrd. €.

Während bei der Bilanzsumme ein Anstieg zu verzeichnen war, ging das Eigenkapital gegenüber dem um die Dividende bereinigten Eigenkapital des Vorjahres zurück. Dementsprechend lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 20,6 % unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 22,2 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 36,3 (i. V. 42,8) %.

Die **Rückstellungen** liegen mit 32,6 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert (i. V. 24,4 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 11 % über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 9 %). Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 11,9 (i. V. 7,4) Mrd. €, die im Wesentlichen die Differenz aus dem Barwert der Pensionsverpflichtungen von 37,9 (i. V. 31,7) Mrd. € und dem Marktwert der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 27,4 (i. V. 25,5) Mrd. € enthalten. Der Rückgang der Abzinsungsfaktoren um rund 1,1 Prozentpunkte führte zu einem Anstieg des Barwerts der Pensionsverpflichtungen. Dieser Effekt wurde durch eine positive Entwicklung der Rendite der Planvermögen nur teilweise kompensiert. Darüber hinaus beinhalten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Ertragsteuern von 1,4 (i. V. 1,5) Mrd. € sowie für Produktgarantien von 8,4 (i. V. 7,0) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 4,1 (i. V. 4,3) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 6,9 (i. V. 4,3) Mrd. €. Dabei führte vor allem die im zweiten Quartal 2019 durchgeführte Neueinschätzung von Risiken insbesondere in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zu einem Anstieg der Rückstellungen für Produktgarantien sowie der übrigen Rückstellungen. Der Anstieg steht im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen sowie Rückrufaktionen, insbesondere aus einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags in Europa und anderen Teilen der Welt.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 159,7 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 144,9 Mrd. €). Im Anstieg sind 3,2 Mrd. € Effekte aus der Währungsumrechnung enthalten. Der währungsbereinigte Anstieg von 11,6 Mrd. € ist im Wesentlichen auf die Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen. Zudem wirkten gestiegene Leasingverbindlichkeiten von 3,8 Mrd. € im Zusammenhang mit der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 53% auf Anleihen, 25% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 9% auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen sowie 8% auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens gegenüber dem Vorjahreswert auf 16,2 (i. V. 14,2) Mrd. € erhöht. Auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars entfallen 67 (i. V. 60)% der Verbindlichkeiten und 20 (i. V. 24)% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 10,4 (i. V. 10,0) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, aus derivativen Finanzinstrumenten, aus der Personalabrechnung, erhaltene Kautionen sowie Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten** lagen mit 13,2 Mrd. € über dem Vorjahresniveau (i. V. 12,5 Mrd. €). Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien sowie Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

Die **Sonstigen Schulden** von 10,5 (i. V. 9,3) Mrd. € beinhalten Rechnungsabgrenzungsposten, latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und übrige Verbindlichkeiten. Der Anstieg resultiert unter anderem aus der zum 30. September 2019 unter den übrigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen und im Oktober bezahlten Geldbuße im Zusammenhang mit der Beendigung des Ordnungswidrigkeitenverfahrens gegen die Daimler AG.

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 zum Zwischenabschluss entnommen werden.

Investitions- und Forschungstätigkeit

Der Daimler-Konzern hat im dritten Quartal 1,8 (i. V. 2,1) Mrd. € in Sachanlagen investiert. Der größte Anteil entfiel mit 1,5 (i. V. 1,6) Mrd. € auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen lag auf den Anlaufvorbereitungen für die Nachfolgemodelle der S-Klasse, C-Klasse und Kompaktwagen. Außerdem haben sich die Ausgaben für die Batteriefertigung niedergeschlagen. Daimler Trucks hat im dritten Quartal 2019 vor allem in Folgegenerationen für bestehende Produkte, in neue Produkte, globale Komponentenprojekte sowie in die Optimierung des weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerks investiert.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Daimler-Konzerns beliefen sich im dritten Quartal auf 2,5 (i. V. 2,4) Mrd. €; davon wurden 0,7 (i. V. 0,6) Mrd. € aktiviert. Mit 1,9 (i. V. 1,8) Mrd. € entfielen mehr als drei Viertel der Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Darin enthalten sind in zunehmendem Umfang Entwicklungskosten für die nächste Generation der Elektrofahrzeuge. Darüber hinaus gewinnen die Themen Digitalisierung und automatisiertes Fahren weiter an Bedeutung. Die wichtigsten Projekte von Daimler Trucks lagen in den Bereichen Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz sowie bei maßgeschneiderten Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte. Außerdem spielen die Zukunftstechnologien automatisiertes und autonomes Fahren, Elektromobilität und Konnektivität eine bedeutende Rolle.

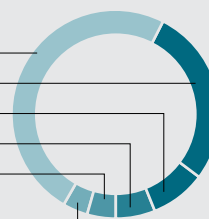
Mitarbeiter

Zum Ende des dritten Quartals 2019 waren im Daimler-Konzern weltweit 304.680 (Jahresende 2018: 298.683) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 178.097 (Jahresende 2018: 174.663) in Deutschland tätig; 27.029 (Jahresende 2018: 26.310) waren es in den USA, 11.076 (Jahresende 2018: 10.307) in Brasilien und 10.054 (Jahresende 2018: 9.918) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren Ende September 2019 4.427 (Jahresende 2018: 4.424) Beschäftigte tätig. [↗ C.13](#)

C.13

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern (per 30.09.2019)

Daimler-Konzern	304.680
Mercedes-Benz Cars	149.411
Daimler Trucks	86.042
Mercedes-Benz Vans	25.994
Daimler Buses	18.678
Daimler Mobility	12.920
Konzernübergreifende Funktionen & Services	11.635



Wichtige Ereignisse

Daimler begrüßt Kapitalbeteiligung der BAIC Group

Die Beijing Automotive Group Co. Ltd. (BAIC Group) hat sich über die Investment Global Co. Ltd., eine 100%-ige Tochtergesellschaft, mit rund 5% an der Daimler AG beteiligt. Daimler und BAIC verbindet eine langjährige strategische Partnerschaft, die seit dem Jahr 2003 besteht. Beide Unternehmen arbeiten seitdem in Produktion, Forschung und Entwicklung sowie im Vertrieb von Pkw, Vans und Lkw zusammen. Im Jahr 2013 beteiligte sich Daimler an BAIC Motor, einem börsennotierten Tochterunternehmen von BAIC, und hält derzeit 9,55% der Anteile. Seit dem Jahr 2018 ist Daimler darüber hinaus mit einem Anteil von 3,01% an BAIC BluePark New Energy Technology Co. Ltd. beteiligt, einem Hersteller von Elektrofahrzeugen für China. Wir begrüßen es sehr, dass unser langjähriger Partner BAIC nun auch ein langfristig orientierter Investor von Daimler ist.

Daimler Financial Services AG benennt sich in Daimler Mobility AG um

Seit dem 24. Juli 2019 tritt die Daimler Financial Services AG unter dem Namen Daimler Mobility AG auf und ist für den gesamten Daimler-Konzern als Anbieter von Dienstleistungen im Bereich Finanzierung, Leasing, Versicherung und Flottenmanagement tätig. Darüber hinaus ist das Geschäftsfeld Daimler Mobility ein strategischer Investor in Mobilitätsdienste wie FREE NOW, SHARE NOW oder Blacklane. Flexible Nutzungsangebote wie Mercedes-Benz Rent (Mietwagenverleih) oder Mercedes me Flexperience (»car on demand«-Lösung) komplettieren das Mobilitäts-Ökosystem. Im Zuge der beschlossenen Umsetzung des Projekts Zukunft des Daimler-Konzerns wird die Daimler Mobility AG neben der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG eine der drei rechtlich selbstständigen Einheiten unter dem Dach der Daimler AG sein.

Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Daimler AG umfassend beendet

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat am 24. September einen Bußgeldbescheid gegen die Daimler AG gemäß §§ 30 Abs.1, 130 Abs.1 OWiG wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung bei der Fahrzeugzertifizierung im Zusammenhang mit Abweichungen von regulatorischen Vorgaben bei bestimmten Mercedes-Benz Fahrzeugen erlassen. Danach fand die fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung auf Abteilungsleitersebene statt. Das Unternehmen hat auf die Einlegung eines Rechtsmittels gegen den Bußgeldbescheid verzichtet. Das Bußgeldverfahren der Staatsanwaltschaft gegen die Daimler AG ist damit umfassend beendet.

Nach Feststellung der Staatsanwaltschaft war die fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung mitursächlich dafür, dass bestimmte Fahrzeuge der Daimler AG im Zeitraum ab 2008 teilweise von regulatorischen Vorgaben abwichen. Dabei bezieht sich die Staatsanwaltschaft im Wesentlichen auf die bekannten Rückrufbescheide des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA). Um auch für die Zukunft Klarheit bei der Auslegung relevanter Rechtsnormen in einem komplexen technischen Umfeld zu erlangen, erhält die Daimler AG die Widersprüche gegen die KBA-Bescheide aufrecht. Daimler hat sich nach Abwägung aller Umstände dazu entschieden, im staatsanwaltschaftlichen Verfahren kein Rechtsmittel einzulegen. Es liegt im besten Unternehmensinteresse, das Bußgeldverfahren zeitnah und umfassend abzuschließen und damit Rechtsfrieden herzustellen. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von 870 Mio. € vor. Die Höhe der Geldbuße setzt sich aus einem Ahndungs- sowie einem Abschöpfungsanteil zusammen. Die Höhe des Ahndungsanteils beträgt 4 Mio. € für die von der Staatsanwaltschaft angenommene fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung. Sie liegt also unter dem gesetzlichen Höchstbetrag. Die Höhe des Abschöpfungsanteils richtet sich maßgeblich nach der Profitabilität des Unternehmens und beträgt 866 Mio. €.

Daimler Trucks schließt Mehrheitserwerb von Torc Robotics ab

Daimler Trucks, weltgrößter Hersteller von schweren und mittelschweren Lkw, und Torc Robotics, Pionier im Bereich des autonomen Fahrens, gehen eine Partnerschaft ein, um vollautomatisierte Lkw in den USA zu vermarkten. Die Unternehmen hatten im März 2019 vereinbart, dass die Daimler Trucks and Buses Holding Inc., eine Tochtergesellschaft der Daimler AG, einen Mehrheitsanteil an Torc Robotics erwirbt und damit eine Verbindung entsteht, die weit über ein herkömmliches Hersteller-/Lieferantenverhältnis hinausgeht. Der Mehrheitserwerb wurde im abgelaufenen Quartal abgeschlossen.

Risiko- und Chancenbericht

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

Unternehmensspezifische und finanzwirtschaftliche Risiken

Im Zusammenhang mit unseren Beteiligungen hat sich das Ausmaß der Risiken im Vergleich zum Geschäftsbericht 2018 von »Mittel« auf »Hoch« erhöht. Auch unsere Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken aus Ratingveränderungen hat sich von »Niedrig« auf »Mittel« verändert.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Behördliche Verfahren

Daimler ist laufend behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren bezogen auf umweltrechtliche, strafrechtliche, kartellrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen ausgesetzt.

Verschiedene Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen weltweit haben Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch oder haben diese durchgeführt und/oder haben Anordnungen oder einen Bußgeldbescheid erlassen. Diese beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, 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 Europäische Kommission, das Bundeskartellamt sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (»BMVI«) und das Kraftfahrt-Bundesamt (»KBA«). Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bei ihr einen Kronzeugenantrag gestellt. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt derzeit Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat im Mai 2017 die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Im Februar 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart auch ein förmliches Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Daimler AG eingeleitet. Im September 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler einen Bußgeldbescheid wegen fahrlässiger Aufsichts-

pfllichtverletzung in Höhe von 870 Mio. € erlassen, welcher rechtskräftig geworden ist. Dadurch wurde das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet. Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation und angesichts der jüngsten Entwicklungen ist es möglich, dass weitere regulatorische, strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen oder Anordnungen erlassen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sogenannte Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen werden, weitere Hausdurchsuchungen stattfinden, die Mitteilung eines Rechtsverstoßes (notice of violation) ergehen oder eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Untersuchungen, Abstimmungen oder Verfahren, einschließlich der vergleichweisen Verfahrensbeendigung, eintreten. Ferner könnten weitere Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder Rezertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten.

Das KBA hat in den Jahren 2018 und 2019 verschiedene Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich Erstzulassungsstopps und Rückrufen. Gegen diese Anordnungen hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt bzw. wird dies im jüngsten Fall noch tun, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA ist es wahrscheinlich, dass das KBA im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen wird, in denen es feststellt, dass einige weitere Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge ebenfalls mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet sind. Daimler hat (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet, auch bezüglich des Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäfts, und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen werden derzeit bearbeitet, und für einen Teil der Fahrzeuge ist die betreffende Software vom KBA bereits freigegeben worden; die entsprechenden Rückrufe sind insoweit eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Daimler hat weitergehende Untersuchungen eingeleitet und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen.

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

Vor dem Hintergrund dieser Vorgänge und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren sowie unserer eigenen internen Untersuchungen, ist es möglich, dass neben dem KBA eine oder mehrere aufsichtsrechtliche und/oder Ermittlungsbehörden weltweit zu dem Schluss kommen werden, dass weitere Pkw und/oder Nutzfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz oder anderer Konzernmarken ebenfalls mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet und/oder dass bestimmte Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen nicht richtig offengelegt worden sind. Darüber hinaus haben die Behörden die Untersuchungen von Daimlers Prozessen im Hinblick auf die Meldung laufender technischer Veränderungen, von Feldmaßnahmen und technischen Mängeln sowie weitere Aspekte der Regelkonformität verstärkt. Mit Ausnahme insbesondere des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart sind die Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und Verfahren sowie die Beantwortung der behördlichen Anfragen, die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen des KBA sowie unsere internen Untersuchungen noch nicht abgeschlossen; Daimler kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs dieser Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren treffen. In Anbetracht des Ausgangs des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler und für den Fall, dass die vorgenannten oder andere Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren zu nachteiligen Ergebnissen oder einem nachteiligen Ausgang führen oder sich in sonstiger Weise nachteilig entwickeln, könnte Daimler zu erheblichen weiteren Geldstrafen, Bußgeldern, Gewinnabschöpfungen, Feldmaßnahmen, weiteren Rückrufaktionen, weiteren Auslieferungs- und Zulassungsstopps, Maßnahmen zur Prozess- und Complianceverbesserung und Schadensbegrenzung sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von Förderkrediten verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen, einschließlich weiterer Untersuchungen und/oder Anordnungen durch diese oder andere Behörden und weiterer Verfahren, ausgesetzt sein. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Festlegungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden – oder auch Kläger – diese Festlegungen oder Feststellungen übernehmen. Dies gilt auch dann, wenn die entsprechenden Festlegungen

oder Feststellungen nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen. Somit besteht das Risiko, dass negative Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren, wie der von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassene Bußgeldbescheid, negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben können und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren, auch Klageverfahren, ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

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

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Gerichtsverfahren

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

In Deutschland sind eine Vielzahl an Klagen von Kunden wegen angeblicher Verstöße gegen das Gewährleistungs- und Deliktsrecht sowie Klagen von Anlegern wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften anhängig. Sowohl von Anlegern als auch von der Daimler AG wurden in diesem Zusammenhang Anträge auf Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gestellt. Derzeit ist noch kein Musterverfahren anhängig. Die Daimler AG hält auch diese Klagen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen.

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

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Gerichtsverfahren zu verteidigen, durch ungünstige Ergebnisse, einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in den vorstehend genannten behördlichen oder anderen gerichtlichen Verfahren, insbesondere den von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassenen Bußgeldbescheid, beeinträchtigt werden.

Risiken aus sonstigen rechtlichen Verfahren

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

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

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

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

Prognosebericht

Im Jahresverlauf 2019 haben sich wichtige Frühindikatoren spürbar eingetrübt, so dass sich die geringere Wachstumsdynamik der **Weltwirtschaft** im vierten Quartal fortsetzen dürfte. Die aktuellen Wachstumsprognosen für das Gesamtjahr 2019 bewegen sich für das weltweite Bruttoinlandsprodukt (BIP) nur noch bei etwas mehr als 2,5%. Die US-amerikanische Wirtschaft sollte ihre Expansion angesichts des auslaufenden Fiskalimpulses und der geldpolitischen Normalisierung der Vorjahre mit leicht verminderter Dynamik fortsetzen. Dank einer weiterhin stabilen Inlandsnachfrage und zwei Zinssenkungsschritten der US Fed im dritten Quartal sollte das Wachstum mit 2 bis 2,5% aber leicht oberhalb des Potenzialwachstums bleiben. Die meisten Konjunkturindikatoren für die Europäische Währungsunion deuten nicht auf eine nennenswerte Erholung oder gar Beschleunigung der Wirtschaftsleistung zum Jahresende hin. Trotz einer weiterhin soliden inländischen Nachfrage dürfte sich das Wachstum infolge des schwächeren Außenhandels und der Krise im Industriesektor auf lediglich rund 1% verringern. Für die deutsche Volkswirtschaft ist dabei mit einer Wachstumsrate von nur noch rund 0,5% zu rechnen. Angesichts der anhaltenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem angestrebten EU-Austritt Großbritanniens dürfte das Wachstum der britischen Wirtschaft weiterhin verhalten ausfallen und mit etwas mehr als 1% hinter dem bereits schwachen Vorjahr zurückbleiben. Die weitere Entwicklung der chinesischen Volkswirtschaft hängt wesentlich davon ab, wie sich der Handelskonflikt mit den USA weiterentwickelt und inwieweit die Stimulusmaßnahmen der Regierung das Wachstum stützen werden. Die Mehrzahl der Analysten rechnet für das laufende Jahr aber weiterhin mit einem immer noch soliden Wachstum von etwas über 6%. Der südamerikanische Wirtschaftsraum blieb im bisherigen Jahresverlauf deutlich hinter den Erwartungen zurück und dürfte sich im Gesamtjahr noch etwas schwächer entwickeln als im Vorjahr. Das gilt auch für Brasilien, wo die wirtschaftliche Erholung zusehends ins Stocken geraten ist. In Osteuropa wird sich das Wachstum voraussichtlich weiter abschwächen. Neben der erwarteten Rezession in der Türkei dürfte dabei auch das Wachstum im größten Markt Russland spürbar zurückgehen.

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

Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge dürfte von hohem Niveau kommend einen leichten Rückgang verzeichnen. In China ist trotz einer gewissen Stabilisierung weiterhin mit einer leicht rückläufigen Marktentwicklung im Gesamtjahr 2019 zu rechnen. Die Nachfrage in Indien wird voraussichtlich deutlich zurückgehen. In Japan gehen wir von einem gleichbleibenden Marktniveau aus.

Die Nachfrage nach **schweren und mittelschweren Lkw** wird in den für uns relevanten Regionen sehr unterschiedlich ausfallen.

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

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

Auf dem japanischen Markt für schwere, mittelschwere und leichte Lkw rechnen wir mit einer gleichbleibenden Nachfrage auf weiterhin solidem Niveau. Für den indonesischen Lkw-Gesamtmarkt gehen wir von einer deutlich rückläufigen Entwicklung aus. In Indien dürften die Verkäufe von schweren und mittelschweren Lkw vom hohen Niveau des Vorjahres deutlich zurückgehen. Im chinesischen Markt für schwere Lkw ist von einem außergewöhnlich hohen Niveau kommend ein deutlicher Rückgang zu erwarten.

Für das Jahr 2019 erwarten wir in der Region EU30 bei den kleinen Transportern sowie im kombinierten Segment der mittelgroßen und großen **Transporter** ein leichtes Marktwachstum. Bei den mittelgroßen Pickups rechnen wir mit einem Marktvolumen auf dem Vorjahresniveau. In den USA dürfte die Nachfrage nach großen Transportern leicht über dem Vorjahresniveau liegen. In Lateinamerika wird im Markt für große Transporter ein deutliches Wachstum erwartet, getrieben durch Brasilien. In China rechnen wir in dem von uns adressierten Markt der mittelgroßen Transporter mit einem Marktvolumen auf dem Vorjahresniveau.

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

Auf Basis der oben dargestellten Annahmen für die Entwicklung der für uns wichtigen Märkte und der aktuellen Einschätzungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2019 insgesamt in der Größenordnung des Vorjahres liegen wird.

Mercedes-Benz Cars plant für das Gesamtjahr 2019 einen Absatz auf dem Niveau des Vorjahres. Unsere Absatzentwicklung wird maßgeblich von Lebenszykluseffekten bestimmter Baureihen beeinflusst. Insgesamt beabsichtigt Mercedes-Benz, im Jahr 2019 über ein Dutzend neue und überarbeitete Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Vor allem unsere neuen Kompaktwagen, unter anderem die neue B-Klasse, die A-Klasse Limousine sowie der neue GLB, das achte Modell im Kompaktwagensegment, dürften sich positiv im Absatz niederschlagen. Absatzimpulse erwarten wir weiterhin auch im wachstumsstarken Segment der SUVs. Der neue GLE und der neue GLS dürften hierzu ebenso beitragen wie die Modellpflege des beliebten

GLC. Mercedes-AMG sollte auch im Jahr 2019 ein Garant für unseren Erfolg im Performance-Segment sein: Immer mehr Kunden begeistern sich für das attraktive und breit gefächerte Fahrzeugangebot unserer Sportwagen- und Performance-Marke, das wir kontinuierlich weiterentwickeln. Die batterieelektrischen smart Modelle machen den Einstieg in die Elektromobilität so attraktiv wie noch nie. Sie verbinden die Agilität des smart mit lokal emissionsfreiem Fahren – die ideale Kombination für urbane Mobilität.

Daimler Trucks geht für das Jahr 2019 nun von einem leichten Absatzrückgang aus. In der NAFTA-Region erwarten wir weiterhin, unseren Absatz im Vergleich zum Vorjahr leicht steigern zu können. In Japan gehen wir davon aus, dass unsere Verkäufe in der Größenordnung des Vorjahres liegen werden. In Brasilien rechnen wir mit einem Absatz, der das niedrige Niveau des Vorjahres deutlich übertrifft. Für die Region EU30, Indien und Indonesien gehen wir jetzt davon aus, dass unsere Verkäufe deutlich unter den Vorjahreswerten liegen werden. Die deutlich rückläufigen Verkaufszahlen in der Türkei werden weiterhin stark durch die bestehenden erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten geprägt sein.

Mercedes-Benz Vans plant für das Jahr 2019 nun einen Absatz leicht über Vorjahresniveau. Das Absatzwachstum in der Region EU30 und USA kompensiert dabei Rückgänge, beispielsweise in Russland und in der Türkei. Positiv entwickelt sich insbesondere der Absatz des neuen Sprinter, der Mitte 2018 eingeführt wurde.

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

Daimler Mobility erwartet für das Jahr 2019 weiteres Wachstum beim Vertragsvolumen. Das Neugeschäft wird nun aufgrund einer geringeren Penetrationsrate in der Größenordnung des Vorjahres erwartet. Durch höhere Effizienzen in den traditionellen Vertriebskanälen, die Digitalisierung des Kundenkontakts sowie des Flottenmanagements erschließen wir neue Marktpotenziale.

Wir gehen davon aus, dass der **Konzernumsatz** im Jahr 2019 leicht zunehmen wird. Bei Mercedes-Benz Cars dürften im Jahr 2019 vor allem die neue A-Klasse und die B-Klasse sowie die G-Klasse und der AMG GT für positive Impulse sorgen. Dämpfend auf die Umsatzentwicklung wirken hingegen die von uns erwartete Wechselkursentwicklung und Lebenszykluseffekte bei einigen Pkw-Modellen sowie auch eine veränderte Absatzstruktur. Vor diesem Hintergrund erwartet Mercedes-Benz Cars im Jahr 2019 einen Umsatz auf Vorjahresniveau. Daimler Trucks rechnet nun im Zusammenhang mit der angepassten Absatzerwartung mit einem Umsatz in der Größenordnung des Vorjahres. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Vans und Daimler Mobility rechnen mit einem leichten Umsatzzuwachs. Das Geschäftsfeld Daimler Buses erwartet eine deutliche Umsatzsteigerung.

Wie im Risiko- und Chancenbericht berichtet, ist Daimler behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren sowie Gerichtsverfahren im Zusammenhang mit Diesellabgasemissionen ausgesetzt. Da rechtliche Verfahren mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, ist es möglich, dass sich die für sie gebildeten Rückstellungen im Rahmen von abschließenden Verfahrensentscheidungen teilweise als unzureichend erweisen. Infolgedessen könnten zusätzliche Aufwendungen entstehen, die sich abhängig vom Fortgang der Verfahren negativ auf die nachfolgend genannten Renditeerwartungen insbesondere der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans auswirken können.

Auf der Basis der von uns erwarteten Marktentwicklung und der aktuellen Einschätzungen unserer Geschäftsfelder gehen wir davon aus, dass das **Konzern-EBIT** im Jahr 2019 deutlich unter dem Vorjahreswert liegen wird.

Die einzelnen Geschäftsfelder haben für das Jahr 2019 folgende Renditeerwartungen:

- Mercedes-Benz Cars: Umsatzrendite 3 % bis 5 %
- Daimler Trucks: Umsatzrendite 6 % bis 8 %
- Mercedes-Benz Vans: Umsatzrendite -15 % bis -17 %
- Daimler Buses: Umsatzrendite 5 % bis 7 %
- Daimler Mobility: Eigenkapitalrendite 17 % bis 19 %

Im Geschäftsfeld Daimler Trucks hat sich im dritten Quartal die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in den Lkw-Kernmärkten Europa und Nordamerika deutlich schneller als erwartet eingetrübt, so dass der Abschwung bereits im vierten Quartal dieses Jahres Auswirkungen auf das Ergebnis des Geschäftsfelds haben wird. Vor diesem Hintergrund rechnet Daimler Trucks nun mit einer Umsatzrendite von 6 bis 8 Prozent.

Der erwartete Ergebnisrückgang wird sich zum Teil auch im Free Cash Flow des Industriegeschäfts niederschlagen. Außerdem werden sich die weiterhin hohen Vorleistungen für neue Produkte und Technologien belastend auswirken. Hinzu kommen die Kosten für das »Projekt Zukunft« zur Umsetzung der neuen Konzernstruktur. Unter diesen Voraussetzungen gehen wir davon aus, dass der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** deutlich unter dem Vorjahreswert liegen wird.

Um unsere anspruchsvollen Wachstumsziele zu erreichen, sollen unsere **Investitionen in Sachanlagen** trotz eines leichten Rückgangs gegenüber dem Jahr 2018 (i. V. 7,5 Mrd. €) weiterhin ein sehr hohes Niveau erreichen. Mercedes-Benz Cars setzt im Jahr 2019 seine Produktoffensive fort. Umfangreiche Mittel sind auch für die Neuausrichtung unserer deutschen Produktionsstandorte, den Ausbau des internationalen Produktionsverbundes sowie das weltweite Produktionsnetzwerk für die Elektromobilität vorgesehen. Darüber hinaus investiert das Geschäftsfeld in die technologischen Zukunftsfelder. Daimler Trucks investiert im Jahr 2019 vor allem in neue Produkte und Folgegenerationen für bestehende Produkte, globale Komponentenprojekte sowie in die Optimierung des weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerks.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen werden in der Größenordnung des Vorjahres (i. V. 9,1 Mrd. €) liegen. Bei Mercedes-Benz Cars fließt ein Großteil in die Erneuerung des Produktportfolios. Die wichtigsten Einzelprojekte sind hier die Nachfolgemodelle für die C-Klasse und die S-Klasse, die neuen Kompaktfahrzeuge sowie der Ausbau der Modellpalette der Produkt- und Technologiemarke EQ. Außerdem arbeiten wir in erheblichem Umfang an neuen, emissionsarmen Verbrennungsmotoren, der Elektromobilität, der Konnektivität unserer Fahrzeuge sowie an innovativen Sicherheitstechnologien für das automatisierte und autonome Fahren. Auch bei Daimler Trucks spielen die Themen automatisiertes Fahren, Elektromobilität sowie Konnektivität eine wichtige Rolle. Weitere Schwerpunkte sind die Nachfolgenerationen für bestehende Produkte, Kraftstoffeffizienz und Emissionsreduzierung sowie maßgeschneiderte Produkte und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte.

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 zugrundeliegenden 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

Absatzbestwert in einem dritten Quartal mit 604.700 Pkw weltweit (i. V. 559.500)

Weltweite Absatzsteigerungen bei Kompaktwagen sowie E- und S-Klasse

IAA 2019: Nachhaltige Lösungen von Mercedes-Benz für die Zukunft der Mobilität

EBIT von 1.423 (i. V. 1.372) Mio. €

D.01	Q3		
€-Werte in Millionen	Q3 2019	Q3 2018	Veränd. in %
Umsatz	23.525	21.672	+9
EBIT	1.423	1.372	+4
Umsatzrendite (in %)	6,0	6,3	.
Absatz	604.655	559.539	+8
Produktion	655.411	632.441	+4
Beschäftigte	149.411	145.436 ¹	+3

1 Stand 31.12.2018

D.02	Q3		
Absatz	Q3 2019	Q3 2018	Veränd. in %
Gesamt	604.655	559.539	+8
Europa	253.213	223.561	+13
davon Deutschland	85.084	72.114	+18
USA	75.666	75.975	-0
China	173.321	170.438	+2
Übrige Märkte	102.455	89.565	+14

Absatz, Umsatz und EBIT über Vorjahresniveau

Mercedes-Benz Cars hat von Juli bis September 604.700 Fahrzeuge weltweit ausgeliefert und damit einen neuen Bestwert für das dritte Quartal erzielt (+8%). Der Umsatz stieg um 9% auf 23,5 Mrd. €. Das EBIT belief sich auf 1.423 (i. V. 1.372) Mio. €. Die Umsatzrendite lag bei 6,0 (i. V. 6,3)%.

In Europa wurden 253.200 Pkw der Marken Mercedes-Benz und smart abgesetzt (+13%). Im Kernmarkt Deutschland konnte der Absatz um 18% auf 85.100 Fahrzeuge gesteigert werden. In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, wurde mit 173.300 verkauften Einheiten der bisher höchste Quartalsabsatz im dortigen Markt erreicht (+2%). In den USA lagen die Pkw-Auslieferungen von Mercedes-Benz und smart mit 75.700 (i. V. 76.000) Fahrzeugen auf dem Vorjahresniveau.

Absatzsteigerungen bei Kompaktwagen und E-Klasse

Die Auslieferungen der Kompaktwagen, darunter die A-Klasse, die A-Klasse Limousine, die B-Klasse, das CLA Coupé und der CLA Shooting Brake, erreichten dank der Impulse durch die neuen Modelle einen Bestwert für das dritte Quartal und ein starkes Wachstum: Der Absatz lag insgesamt bei 145.300 Einheiten (+42%). Die Auslieferungen der SUVs erreichten mit 197.400 Einheiten erstmals in diesem Jahr im Vorjahresvergleich ein leichtes Wachstum (+1%). Die Verkäufe der C-Klasse Limousine und des T-Modells beliefen sich auf 95.200 Einheiten (+1%). Die E-Klasse Limousine und das T-Modell erreichten einen Absatz von 87.900 Einheiten (+6%). Auch der Absatz der S-Klasse Limousine wurde um 6% auf insgesamt 16.900 Fahr-

zeuge gesteigert. Der Absatz der zwei- und viertürigen smart Modelle lag bei 22.800 Einheiten (-27%). smart befindet sich in der Umstellung auf den rein elektrischen Antrieb und wird bis 2020 das Angebot von Verbrennungsmotoren in allen europäischen Märkten sukzessive reduzieren.

Mercedes-Benz stellt nächstes Kapitel der globalen Vertriebsstrategie »Best Customer Experience« vor

Mit »Best Customer Experience 4.0« richtet die Marke Mercedes-Benz ihren Vertrieb gezielt auf die sich verändernden Kundenwünsche im digitalen Zeitalter aus. Den Kunden soll ein nahtloses und bequemes Luxuserlebnis geboten werden, wann immer sie mit Mercedes-Benz in Kontakt treten möchten – unabhängig von Zeit und Ort oder dem Kanal, den sie benutzen. Deshalb verbindet Mercedes-Benz den physischen Retail nahtlos mit den digitalen Kanälen und gestaltet ihn mit innovativen Store- und Standortkonzepten neu. Der Grundstein für die Weiterentwicklung des Vertriebs wurde bereits 2013 mit »Best Customer Experience« gelegt.

Mercedes-Benz Cars auf der Internationalen Automobil-Ausstellung 2019

Im Fokus von Mercedes-Benz auf der IAA im September 2019 standen nachhaltige Lösungen für die Zukunft der Mobilität. Gleichzeitig positionierte sich Mercedes-Benz weiterhin als Hersteller für Luxusautomobile. Als Beispiel für diesen nachhaltigen Luxus feierte das Showcar Mercedes-Benz VISION EQS seine Weltpremiere. Darüber hinaus präsentierte der Erfinder des Automobils 19 weitere Fahrzeuge, darunter zahlreiche neue Plug-in-Hybrid-Derivate.

D.03	Q1-3		
€-Werte in Millionen	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Veränd. in %
Umsatz	67.018	67.245	-0
EBIT	2.049	5.333	-62
Umsatzrendite (in %)	3,1	7,9	.
Absatz	1.735.606	1.744.528	-1
Produktion	1.857.755	1.841.855	+1
Beschäftigte	149.411	145.436 ¹	+3

Stand 31.12.2018

D.04	Q1-3		
Absatz	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Veränd. in %
Gesamt	1.735.606	1.744.528	-1
Europa	733.299	717.919	+2
davon Deutschland	245.689	232.592	+6
USA	215.422	224.507	-4
China	514.786	516.170	-0
Übrige Märkte	272.099	285.932	-5

Daimler Trucks

Absatz mit 125.400 (i. V. 136.100) Einheiten unter Vorjahresniveau
Hochautomatisierte Lkw im öffentlichen US-amerikanischen Verkehr in der Erprobung
Globale Liefervereinbarung für Batteriemodule abgeschlossen
EBIT mit 774 (i. V. 850) Mio. € leicht unter Vorjahr

D.05	Q3		
€-Werte in Millionen	Q3 2019	Q3 2018	Veränd. in %
Umsatz	10.349	10.045	+3
EBIT	774	850	-9
Umsatzrendite (in %)	7,5	8,5	.
Absatz	125.382	136.055	-8
Produktion	126.384	141.909	-11
Beschäftigte	86.042	82.953 ¹	+4

1 Stand 31.12.2018

D.06	Q3		
Absatz	Q3 2019	Q3 2018	Veränd. in %
Gesamt	125.382	136.055	-8
EU30	19.942	21.865	-9
NAFTA	53.240	52.690	+1
Lateinamerika (ohne Mexiko)	11.569	9.795	+18
Asien	33.550	42.298	-21
Übrige Märkte	7.081	9.407	-25
BFDA (Auman Trucks)	18.169	22.971	-21
Gesamt (einschließlich BFDA)	143.551	159.026	-10

Absatz und EBIT unter Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Trucks lag mit 125.400 (i. V. 136.100) Einheiten im dritten Quartal 2019 deutlich unter dem Vorjahresniveau. Der Umsatz lag mit 10,3 (i. V. 10,0) Mrd. € leicht über Vorjahresniveau. Das EBIT lag mit 774 (i. V. 850) Mio. € leicht unter dem Vorjahreswert. Die Umsatzrendite betrug 7,5 (i. V. 8,5) %.

Regional unterschiedliche Absatzentwicklung

In der NAFTA-Region lagen unsere Lkw-Verkäufe mit 53.200 (i. V. 52.700) Einheiten in etwa auf dem Vorjahresniveau. In den Gewichtsklassen 6-8 war Daimler Trucks mit einem Marktanteil von 34,3 (i. V. 38,6) % weiterhin Marktführer. In Brasilien übertraf unser Absatz mit 8.200 (i. V. 6.000) Einheiten das Niveau des Vorjahres deutlich. Die Verkäufe in der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) lagen mit 19.900 (i. V. 21.900) Einheiten deutlich unter dem Vorjahreswert. Mit einem Marktanteil von 20,1 (i. V. 21,4) % waren die Mercedes-Benz Lkw im Segment schwerer und mittelschwerer Lkw weiterhin Marktführer. In Deutschland erreichten wir mit 8.600 (i. V. 8.700) Lkw einen Absatz in der Größenordnung des Vorjahres. Die Verkäufe in der Türkei gingen auf 600 (i. V. 900) Lkw zurück. In Asien verzeichneten unsere Lieferungen mit 33.600 (i. V. 42.300) Lkw einen deutlichen Rückgang, welcher im Wesentlichen durch den deutlich rückläufigen Absatz in Indonesien auf 9.800 (i. V. 17.800) Lkw verursacht wurde. Auch in Indien verkauften wir mit 2.700 (i. V. 5.300) Einheiten deutlich weniger Lkw als im Vorjahreszeitraum. Positiv entwickelten sich die Verkäufe in Japan mit einem Zuwachs um 9 %

auf 11.700 Lkw. FUSO erreichte hier einen Marktanteil von 18,3 (i. V. 19,6) %. Die Lieferungen von Auman Trucks, unseres Joint Ventures in China, gingen auf 18.200 (i. V. 23.000) Einheiten zurück.

Erprobung hochautomatisierter und Praxistest vollelektrischer Lkw in den USA

Nach intensiver Erprobung auf abgesperrten Strecken beginnen wir nun mit der Entwicklung und Erprobung hochautomatisierter Lkw (SAE Level 4) auf definierten Strecken im öffentlichen Verkehr in den USA. Der Praxistest für E-Lkw in Nordamerika wird ebenfalls weiter ausgebaut: Die US-amerikanischen Kunden Penske Truck Leasing und NFI Industries übernehmen nun, neben den mittelschweren vollelektrischen Freightliner eM2, die ersten schweren Freightliner eCascadia Lkw (Klasse 8).

Liefervereinbarung für globale Batteriemodule für Serien-Lkw Daimler Trucks & Buses und der Batteriehersteller Contemporary Amperex Technology Co. Limited (CATL) sind eine weltweite Liefervereinbarung über Batteriemodule eingegangen. Die Vereinbarung umfasst Batteriemodule unter anderem für den eActros, eCascadia und den eM2. Die Entwicklung der Batteriesysteme und die Montage liegt bei Daimler Trucks & Buses.

D.07	Q1-3		
€-Werte in Millionen	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Veränd. in %
Umsatz	30.367	27.849	+9
EBIT	2.081	2.043	+2
Umsatzrendite (in %)	6,9	7,3	.
Absatz	367.776	373.811	-2
Produktion	379.207	390.934	-3
Beschäftigte	86.042	82.953 ¹	+4

1 Stand 31.12.2018

D.08	Q1-3		
Absatz	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Veränd. in %
Gesamt	367.776	373.811	-2
EU30	58.745	60.184	-2
NAFTA	155.598	137.859	+13
Lateinamerika (ohne Mexiko)	30.461	27.078	+12
Asien	101.839	120.244	-15
Übrige Märkte	21.133	28.446	-26
BFDA (Auman Trucks)	63.746	79.560	-20
Gesamt (einschließlich BFDA)	431.522	453.371	-5

Mercedes-Benz Vans

Absatzbestwert in einem dritten Quartal mit 100.300 (i. V. 91.400) Einheiten

Starkes Wachstum bei Vito (+22 %) und V-Klasse (+19 %)

Die V-Klasse wird elektrisch: Weltpremiere des EQV

EBIT mit 113 (i. V. -93) Mio. € deutlich über Vorjahr

D.09	Q3		
€-Werte in Millionen	Q3 2019	Q3 2018	Veränd. in %
Umsatz	3.485	3.039	+15
EBIT	113	-93	.
Umsatzrendite (in %)	3,2	-3,1	.
Absatz	100.332	91.414	+10
Produktion	91.669	97.347	-6
Beschäftigte	25.994	26.210 ¹	-1

1 Stand 31.12.2018

D.10	Q3		
Absatz	Q3 2019	Q3 2018	Veränd. in %
Gesamt	100.332	91.414	+10
EU30	65.523	57.019	+15
davon Deutschland	28.863	22.397	+29
NAFTA	14.057	13.048	+8
davon USA	11.602	9.634	+20
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.444	4.652	-4
Asien	10.113	9.141	+11
davon China	8.516	7.381	+15
Übrige Märkte	6.195	7.554	-18

Absatz, Umsatz und EBIT über Vorjahresniveau

Mercedes-Benz Vans steigerte seinen Absatz im dritten Quartal 2019 um 10% auf 100.300 Einheiten. Der Umsatz stieg um 15% auf 3,5 Mrd. €. Das EBIT erreichte 113 (i. V. -93) Mio. € und lag damit deutlich über dem Vorjahr. Die Umsatzrendite betrug 3,2 (i. V. -3,1)%.

Mercedes-Benz Vans bleibt auf Wachstumskurs

In der Region EU30 erzielten wir mit 65.500 (i. V. 57.000) Einheiten einen deutlichen Absatzzuwachs im dritten Quartal. Dabei verzeichnete Mercedes-Benz Vans im wichtigen deutschen Markt starkes Wachstum auf 28.900 Einheiten (+29%).

Auch in der NAFTA-Region lag der Absatz mit 14.100 (i. V. 13.000) Einheiten deutlich über dem Vorjahr. Dabei verzeichneten wir in den USA mit 11.600 Einheiten (+20%) unser bislang absatzstärkstes Quartal. In Lateinamerika ging der Absatz hingegen um 4% auf 4.400 Einheiten zurück. In China haben wir das bisher absatzstärkste Quartal verzeichnet; die Verkäufe stiegen um 15% auf 8.500 Einheiten. In Russland und in einem schwierigen Marktumfeld in der Türkei lagen die Absätze deutlich unter dem Vorjahr.

Der weltweite Absatz des Sprinter erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 6% auf 52.400 Einheiten. Vom Vito wurden 25.300 Einheiten (+22%) und von der Großraumlimousine V-Klasse 15.800 Einheiten (+19%) abgesetzt. Auf den Mercedes-Benz Citan entfielen 3.700 (i. V. 5.700) Einheiten. Von der X-Klasse setzten wir im dritten Quartal 3.200 (i. V. 2.500) Einheiten ab.

Nachfolgemodell des Small-Van Citan beschlossen

Mercedes-Benz wird sein Engagement im Segment der Small-Vans zusammen mit dem Kooperationsverbund Renault-Nissan-Mitsubishi konsequent fortführen und hat in diesem Zuge den Nachfolger des seit 2012 erhältlichen Stadtlieferwagens Citan beschlossen. Zusätzlich soll auch eine vollelektrische Variante Teil des Mercedes-Benz Vans Produktportfolios werden.

Die V-Klasse wird elektrisch: Weltpremiere des EQV

Im August hatte der Mercedes-Benz EQV (Stromverbrauch kombiniert: 27,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Angaben vorläufig)², unsere erste batterieelektrisch angetriebene Großraumlimousine, Weltpremiere. Das zweite Mitglied der EQ-Familie kombiniert lokal emissionsfreie Mobilität mit überzeugenden Fahrleistungen, einer hohen Reichweite (bis zu 405 km)² sowie einer Schnellladefunktion, hoher Funktionalität und ästhetischem Design.

Elektrisch mobil mit dem Mercedes-Benz eVito Tourer

Seit Juli 2019 nutzt der On-Demand ÖPNV-Dienst »BerlKönig«, ein Service von ViaVan und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG), den eVito Tourer im Rahmen seiner Flotte. Zudem erhielt Mercedes-Benz Vans aus den Niederlanden einen Großauftrag über 80 eVito Tourer.

Mercedes-Benz Vans auf dem Caravan Salon

Beim Caravan Salon Düsseldorf präsentierte Mercedes-Benz Vans die Neuheiten der Marco Polo-Familie sowie diverse Neuheiten auf Sprinter-Basis. Die dritte Generation des Mercedes-Benz Sprinter findet gleichermaßen Anklang bei Aufbauherstellern und Endkunden.

D.11	Q1-3		
€-Werte in Millionen	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Veränd. in %
Umsatz	10.508	9.648	+9
EBIT	-2.035	231	.
Umsatzrendite (in %)	-19,4	2,4	.
Absatz	308.488	295.313	+4
Produktion	319.056	334.787	-5
Beschäftigte	25.994	26.210 ¹	-1

1 Stand 31.12.2018
2 Angaben zu Stromverbrauch und Reichweite sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst für das Zertifizierungsverfahren nach Maßgabe der UN/ECE-Regelung Nr. 101 ermittelt. Die EG-Typgenehmigung und eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

D.12	Q1-3		
Absatz	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Veränd. in %
Gesamt	308.488	295.313	+4
EU30	210.702	188.755	+12
davon Deutschland	83.917	72.823	+15
NAFTA	38.066	37.500	+2
davon USA	29.116	28.256	+3
Lateinamerika (ohne Mexiko)	13.520	12.463	+8
Asien	28.156	29.210	-4
davon China	21.781	21.392	+2
Übrige Märkte	18.044	27.385	-34

Daimler Buses

Absatz mit 9.000 Bussen und Fahrgestellen deutlich über Vorjahr

Weitere Aufträge für Mercedes-Benz Busse mit alternativen Antrieben

Reisebus Mercedes-Benz Tourismo erreicht Marke von insgesamt 30.000 verkauften Einheiten in Europa

EBIT mit 79 (i. V. 30) Mio. € deutlich über Vorjahr

D.13		Q3	
€-Werte in Millionen	Q3 2019	Q3 2018	Veränd. in %
Umsatz	1.231	1.064	+16
EBIT	79	30	+163
Umsatzrendite (in %)	6,4	2,8	.
Absatz	8.957	7.741	+16
Produktion	8.417	8.507	-1
Beschäftigte	18.678	18.770 ¹	-0

¹ Stand 31.12.2018

D.14		Q3	
Absatz	Q3 2019	Q3 2018	Veränd. in %
Gesamt	8.957	7.741	+16
EU30	2.474	2.146	+15
davon Deutschland	769	590	+30
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.629	3.449	+34
davon Brasilien	3.465	2.278	+52
Mexiko	790	881	-10
Asien	695	761	-9
Übrige Märkte	369	504	-27

Absatz deutlich über Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Buses stieg im dritten Quartal 2019 um 16% auf 9.000 Einheiten. Der Umsatz lag mit 1,2 (i. V. 1,1) Mrd. € deutlich über dem Vorjahr. Das EBIT betrug 79 (i. V. 30) Mio. €; die Umsatzrendite belief sich auf 6,4 (i. V. 2,8)%.

Insgesamt deutliche Absatzsteigerung

In der Region EU30 hat Daimler Buses im dritten Quartal 2019 mit 2.500 Einheiten deutlich mehr Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt (+15%). In Deutschland stiegen die Verkäufe um 30% auf 800 Einheiten.

Dank der gestiegenen Nachfrage nach Fahrgestellen in Brasilien lag der Absatz in Lateinamerika (ohne Mexiko) mit 4.600 (i. V. 3.400) Einheiten deutlich über dem Vorjahresniveau. In Mexiko und in Indien verzeichneten wir im dritten Quartal 2019 mit 800 Einheiten (-10%) beziehungsweise 400 Einheiten (-13%) jeweils einen spürbaren Rückgang.

Weitere Großaufträge für den Elektro-Stadtbuss mit Batterie eCitaro sowie für Hybrid- und Erdgasbusse

Neben weiteren Großaufträgen von deutschen Verkehrsbetrieben in Hannover (48 Einheiten) und Hamburg (25 Einheiten) gingen erste Bestellungen für den batterieelektrisch angetriebenen eCitaro aus dem Ausland ein: Luxemburg, Norwegen und Schweden sollen zusammen insgesamt 20 Einheiten erhalten. Auch weitere Bus-Typen mit alternativen Antriebstechnolo-

gien von Mercedes-Benz sind gefragt: Der Verkehrsbetrieb EMT Madrid hat in der spanischen Hauptstadt bereits mehrere hundert Mercedes-Benz Citaro NGT mit Gasantrieb erfolgreich im Einsatz. Im kommenden Jahr soll ihre Zahl durch einen weiteren Großauftrag auf bis zu 672 umweltfreundliche Stadtbusse ansteigen. Ebenso hat Daimler Buses einen Großauftrag über insgesamt 130 Niederflur-Stadtbusse des Citaro hybrid aus Bukarest, Rumänien, erhalten.

25 Jahre Mercedes-Benz Tourismo und 30.000 verkaufte Einheiten des Reisebusses in Europa

Seit seiner Weltpremiere vor 25 Jahren wurde im dritten Quartal 2019 das 30.000ste Exemplar des Reisebusses Mercedes-Benz Tourismo übergeben. Die aktuelle dritte Generation, die vor zwei Jahren eingeführt wurde, zeichnet sich aus durch Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Komfort. Mit einem breiten Angebot an Ausstattungsvarianten und Motorisierungen deckt der Hochdecker ein ungewöhnlich breites Einsatzspektrum ab.

D.15		Q1-3	
€-Werte in Millionen	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Veränd. in %
Umsatz	3.284	2.989	+10
EBIT	164	133	+23
Umsatzrendite (in %)	5,0	4,4	.
Absatz	22.918	21.007	+9
Produktion	24.059	24.051	+0
Beschäftigte	18.678	18.770 ¹	-0

¹ Stand 31.12.2018

D.16		Q1-3	
Absatz	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Veränd. in %
Gesamt	22.918	21.007	+9
EU30	6.230	5.696	+9
davon Deutschland	2.035	1.705	+19
Lateinamerika (ohne Mexiko)	11.504	9.935	+16
davon Brasilien	8.366	6.618	+26
Mexiko	1.827	2.173	-16
Asien	2.257	2.099	+8
Übrige Märkte	1.100	1.104	-0

Daimler Mobility

Neugeschäft wächst um 10 %

Vertragsvolumen steigt auf 160 Mrd. €

Mercedes pay baut ePayment-Aktivitäten weiter aus

EBIT mit 413 (i. V. 392) Mio. € leicht über Vorjahr

D.17	Q3		
€-Werte in Millionen	Q3 2019	Q3 2018	Veränd. in %
Umsatz	7.086	6.385	+11
EBIT	413	392	+5
Eigenkapitalrendite (in %)	11,9	12,5	.
Neugeschäft	18.279	16.613	+10
Vertragsvolumen	160.416	154.072 ¹	+4
Beschäftigte	12.920	14.070 ¹	-8

¹ Stand 31.12.2018

Weltweit 10 % mehr Neugeschäft

Daimler Mobility konnte sein Neugeschäft im dritten Quartal 2019 weiter steigern: Weltweit wurden 484.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 18,3 Mrd. € abgeschlossen. Das Vertragsvolumen erreichte Ende September einen Wert von 160,4 Mrd. € und lag damit um 4 % über dem Niveau vom Jahresende 2018. Wechselkursbereinigt wuchs das Vertragsvolumen um 2%. Das EBIT betrug 413 (i. V. 392) Mio. €. Die Eigenkapitalrendite lag bei 11,9 (i. V. 12,5) %.

Region Europa: Starkes Wachstum im Neugeschäft

Europaweit wurden im dritten Quartal 240.000 Leasing- und Finanzierungsverträge abgeschlossen (+8%). Das Neugeschäft stieg um 8 % auf 7,8 Mrd. €. Das Vertragsvolumen in Europa wuchs gegenüber dem Jahresende 2018 um 2 % auf 65,7 Mrd. €. In den Büchern von Athlon und Daimler Fleet Management standen zum Quartalsende 403.000 Verträge. Das entsprach einem Vertragsvolumen von 6,7 Mrd. €.

Deutliches Wachstum in Nord- und Südamerika

In Nord- und Südamerika wurden im dritten Quartal 2019 Leasing- und Finanzierungsverträge mit einem Gesamtwert von 6,3 Mrd. € abgeschlossen (+16%). In den USA stieg das Neugeschäftsvolumen um 19%. Das Vertragsvolumen in Nord- und Südamerika betrug Ende September 59,7 Mrd. € und lag damit 6 % über dem Niveau vom Jahresende 2018.

Afrika & Asien-Pazifik und China: Insgesamt gestiegenes Neugeschäft

Das Neugeschäft in der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) erreichte 2,0 Mrd. € und lag damit deutlich über dem Vorjahresniveau (+16%). Das Vertragsvolumen der Region belief sich Ende September auf 19,1 Mrd. € (+4%).

In China wurden im dritten Quartal 71.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge (-8%) im Wert von 2,1 Mrd. € abgeschlossen (-5%). Das Vertragsvolumen betrug Ende September 15,8 Mrd. €; dies entspricht einem Plus von 2 % gegenüber Ende 2018.

Versicherungsgeschäft entwickelt sich weiter positiv

Im Versicherungsgeschäft vermittelte Daimler Mobility im dritten Quartal 589.000 Verträge (+4%). Besonders erfreulich war die Entwicklung in China (+25%) und Deutschland (+12%).

YOUR NOW Mobilitäts-Joint-Ventures setzen Wachstumskurs fort

Zum 30. September 2019 nutzten mehr als 83 Mio. Menschen die Mobilitätsdienste der Joint Ventures für Ride-Hailing (FREE NOW), Carsharing (SHARE NOW), Multimodalität und On-Demand Mobility (REACH NOW), Parken (PARK NOW) und Laden (CHARGE NOW). Im bisherigen Jahresverlauf wurden 421 Mio. Transaktionen über die Dienste des Joint-Venture-Verbunds YOUR NOW vorgenommen.

Mercedes pay: Ausbau der ePayment-Aktivitäten

Daimler Mobility hat weitere Angebote des Daimler-Konzerns in die ePayment-Plattform Mercedes pay integriert. Mit ihr können nun auch Zahlungen im Multimediasystem MBUX von Mercedes-Benz abgewickelt werden. Nutzer der von Daimler entwickelten Tank-App »Bertha« können beispielsweise an ausgewählten Tankstellen in Deutschland mit dem Smartphone bezahlen.

Telematik für markenübergreifende Fuhrparks

Die Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH erweitert ihr Produktportfolio für die markenunabhängige Nutzung ihrer Telematikdienste. Mit der nachrüstbaren Hardware »connect business GENIUS« können Fuhrparkmanager Telematikdienste für alle Fahrzeugfabrikate nutzen.

D.18	Q1-3		
€-Werte in Millionen	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Veränd. in %
Umsatz	21.112	19.210	+10
EBIT	2.053	1.006	+104
Eigenkapitalrendite (in %)	19,9	10,8	.
Neugeschäft	53.966	52.815	+2
Vertragsvolumen	160.416	154.072 ¹	+4
Beschäftigte	12.920	14.070 ¹	-8

¹ Stand 31.12.2018

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q3

E.01

	Q3 2019	Q3 2018
in Millionen €		
Umsatzerlöse	43.270	40.211
Umsatzkosten	-34.596	-32.247
Bruttoergebnis vom Umsatz	8.674	7.964
Vertriebskosten	-3.136	-3.191
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.005	-953
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.764	-1.775
Sonstige betriebliche Erträge	456	335
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-623	-419
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	193	325
Übriges Finanzergebnis	-105	199
Zinserträge	86	64
Zinsaufwendungen	-201	-204
Ergebnis vor Ertragsteuern¹	2.575	2.345
Ertragsteuern	-762	-584
Konzernergebnis	1.813	1.761
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	94	72
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	1.719	1.689
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	1,61	1,58
Verwässert	1,61	1,58

1 Die Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 20 enthalten.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q1-3

E.02

	Q1-3 2019	Q1-3 2018
in Millionen €		
Umsatzerlöse	125.618	120.752
Umsatzkosten	-103.827	-95.913
Bruttoergebnis vom Umsatz	21.791	24.839
Vertriebskosten	-9.359	-9.541
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.999	-2.889
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-5.037	-5.107
Sonstige betriebliche Erträge	2.189	1.118
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.975	-900
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	665	654
Übriges Finanzergebnis	-345	278
Zinserträge	286	189
Zinsaufwendungen	-690	-519
Ergebnis vor Ertragsteuern¹	3.526	8.122
Ertragsteuern	-806	-2.182
Konzernergebnis	2.720	5.940
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	234	252
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.486	5.688
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	2,32	5,32
Verwässert	2,32	5,32

1 Die Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 20 enthalten.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q3

E.03	Q3 2019	Q3 2018
in Millionen €		
Konzernergebnis	1.813	1.761
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	718	-327
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	1	-5
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-331	-147
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-8	-8
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	380	-487
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-1.101	39
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	-15	8
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1.116	47
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-736	-440
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	20	-23
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-756	-417
Gesamtergebnis	1.077	1.321
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	114	49
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	963	1.272

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q1-3

E.04

	Q1-3 2019	Q1-3 2018
in Millionen €		
Konzernergebnis	2.720	5.940
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.007	-117
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	8	-13
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-616	-990
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-13	-3
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	386	-1.123
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-2.584	-255
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	9	21
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-2.575	-234
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-2.189	-1.357
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	30	2
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-2.219	-1.359
Gesamtergebnis	531	4.583
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	264	254
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	267	4.329

Konzernbilanz

E.05	30. Sept. 2019	31. Dez. 2018
in Millionen €		
Aktiva		
Immaterielle Vermögenswerte	15.874	14.801
Sachanlagen	36.665	30.948
Vermietete Gegenstände	51.614	49.476
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	6.150	4.860
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	53.134	51.300
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	685	722
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.662	2.763
Aktive latente Steuern	6.405	4.021
Übrige Vermögenswerte	1.247	1.115
Langfristige Vermögenswerte	175.436	160.006
Vorräte	35.552	29.489
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.569	12.586
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	47.641	45.440
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.989	15.853
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.314	8.855
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.291	2.970
Übrige Vermögenswerte	5.587	5.889
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	–	531
Kurzfristige Vermögenswerte	129.943	121.613
Summe Aktiva	305.379	281.619
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Kapitalrücklagen	11.571	11.710
Gewinnrücklagen	45.961	49.490
Übrige Rücklagen	762	397
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	61.364	64.667
Nicht beherrschende Anteile	1.408	1.386
Eigenkapital	62.772	66.053
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11.908	7.393
Rückstellungen für Ertragsteuern	543	628
Rückstellungen für sonstige Risiken	10.147	7.734
Finanzierungsverbindlichkeiten	99.488	88.662
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.221	2.375
Passive latente Steuern	3.981	3.762
Rechnungsabgrenzungsposten	1.563	1.612
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	5.924	5.438
Übrige Verbindlichkeiten	12	10
Langfristige Schulden	135.787	117.614
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16.169	14.185
Rückstellungen für Ertragsteuern	812	823
Rückstellungen für sonstige Risiken	9.188	7.828
Finanzierungsverbindlichkeiten	60.258	56.240
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.196	7.657
Rechnungsabgrenzungsposten	1.606	1.580
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	7.257	7.081
Übrige Verbindlichkeiten	3.334	2.346
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	–	212
Kurzfristige Schulden	106.820	97.952
Summe Passiva	305.379	281.619

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung

E.06

	Q1-3 2019	Q1-3 2018
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.526	8.122
Abschreibungen/Wertminderungen	5.561	4.576
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-478	-933
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-722	-13
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-5.500	-6.715
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	186	-379
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.832	3.998
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.620	-6.709
Vermietete Fahrzeuge	-837	-1.364
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	5.174	-105
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	637	946
Gezahlte Ertragsteuern	-1.199	-2.254
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	6.560	-830
Zugänge zu Sachanlagen	-5.191	-4.958
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-2.591	-2.293
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	215	312
Erwerb von Anteilsbesitz	-1.614	-578
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	346	354
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-4.349	-4.265
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	5.090	4.460
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-51	60
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-8.145	-6.908
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	6.048	14.802
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-3.477	-3.905
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-233	-265
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	63	118
Erwerb eigener Aktien	-42	-50
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-64	-78
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	2.295	10.622
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	426	58
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.136	2.942
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	15.853	12.072
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	16.989	15.014

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

E.07

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente/ Fremdkapital- instrumente
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2018	3.070	11.742	47.555	258	38
Konzernergebnis	-	-	5.688	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-317	-118	3
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	62	-	5
Gesamtergebnis	-	-	5.433	-118	8
Dividenden	-	-	-3.905	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-41	-	-	-
Stand zum 30. September 2018	3.070	11.701	49.083	140	46
Stand zum 1. Januar 2019	3.070	11.710	49.490	472	15
Konzernergebnis	-	-	2.486	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-3.895	977	14
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	1.311	-	3
Gesamtergebnis	-	-	-98	977	17
Dividenden	-	-	-3.477	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-14	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-139	-	-	-
Sonstiges	-	-	60	-	-
Stand zum 30. September 2019	3.070	11.571	45.961	1.449	32

Übrige Rücklagen							
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlust- rechnung umgegliedert werden							
Derivative Finanz- instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanz- investitionen	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital		
in Millionen €							
1.171	9	-	63.843	1.282	65.125	Stand zum 1. Januar 2018	
-	-	-	5.688	252	5.940	Konzernergebnis	
-1.414	-3	-	-1.849	2	-1.847	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
423	-	-	490	-	490	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-991	-3	-	4.329	254	4.583	Gesamtergebnis	
-	-	-	-3.905	-291	-4.196	Dividenden	
-	-	-	-	80	80	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-50	-50	-	-50	Erwerb eigener Aktien	
-	-	50	50	-	50	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-41	2	-39	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
180	6	-	64.226	1.327	65.553	Stand zum 30. September 2018	
-95	5	-	64.667	1.386	66.053	Stand zum 1. Januar 2019	
-	-	-	2.486	234	2.720	Konzernergebnis	
-872	-13	-	-3.789	30	-3.759	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
256	-	-	1.570	-	1.570	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-616	-13	-	267	264	531	Gesamtergebnis	
-	-	-	-3.477	-251	-3.728	Dividenden	
-	-	-	-14	-11	-25	Änderungen des Konsolidierungskreises	
-	-	-	-	32	32	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-42	-42	-	-42	Erwerb eigener Aktien	
-	-	42	42	-	42	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-139	-16	-155	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
-	-	-	60	4	64	Sonstiges	
-711	-8	-	61.364	1.408	62.772	Stand zum 30. September 2019	

Konzernanhang zum Zwischenabschluss

1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

Allgemeines

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

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

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart, Deutschland.

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

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 23. Oktober 2019 zur Veröffentlichung freigegeben. Der Konzernzwischenabschluss wurde vom Konzernabschlussprüfer einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

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

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

Im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Im Rahmen der Umstellung auf IFRS 16 wurden zum 1. Januar 2019 Vermögenswerte für die Nutzungsrechte an den Leasinggegenständen von 3.777 Mio. € (einschließlich 335 Mio. € Finance Leases) und Leasingverbindlichkeiten von 3.790 Mio. € erfasst. Ausgehend von den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zum 31. Dezember 2018 ergab sich die in Tabelle [7 E.08](#) dargestellte Überleitungsrechnung auf den Eröffnungsbilanzwert der Leasingverbindlichkeiten zum 1. Januar 2019.

E.08

Überleitung zu den Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16

in Millionen €

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

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

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

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

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

Die aus der Transaktion entstandenen Gemeinschaftsunternehmen werden unter YOUR NOW zusammengefasst und nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Weitere Informationen können Anmerkung 11 entnommen werden.

3. Umsatzerlöse

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

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geographische Regionen aufgliedert und in den Tabellen [7 E.09](#) und [7 E.10](#) dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten.

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

E.09

Umsatzerlöse drittes Quartal

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q3 2019								
Europa	9.741	2.446	2.224	770	1.152	16.333	-1.154	15.179
NAFTA	4.525	5.058	518	58	1.481	11.640	-199	11.441
Asien	7.925	1.715	197	52	24	9.913	-8	9.905
Übrige Märkte	930	986	303	250	35	2.504	-96	2.408
Umsatzerlöse IFRS 15	23.121	10.205	3.242	1.130	2.692	40.390	-1.457	38.933
Sonstige Umsatzerlöse	404	144	243	101	4.394	5.286	-949	4.337
Umsatzerlöse gesamt	23.525	10.349	3.485	1.231	7.086	45.676	-2.406	43.270

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Mobility ¹	Summe Segmente	Überleitung ¹	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q3 2018								
Europa	8.702	2.661	1.905	642	1.022	14.932	-874	14.058
NAFTA	3.964	4.653	432	75	1.200	10.324	-148	10.176
Asien	7.222	1.649	187	49	67	9.174	-4	9.170
Übrige Märkte	1.096	915	261	199	60	2.531	-65	2.466
Umsatzerlöse IFRS 15	20.984	9.878	2.785	965	2.349	36.961	-1.091	35.870
Sonstige Umsatzerlöse	688	167	254	99	4.036	5.244	-903	4.341
Umsatzerlöse gesamt	21.672	10.045	3.039	1.064	6.385	42.205	-1.994	40.211

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

E.10

Umsatzerlöse erste neun Monate

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1-3 2019								
Europa	27.963	7.513	6.887	2.097	3.402	47.862	-2.992	44.870
NAFTA	13.037	14.581	1.405	163	4.428	33.614	-690	32.924
Asien	21.827	4.992	599	143	107	27.668	-26	27.642
Übrige Märkte	2.850	2.820	937	616	107	7.330	-278	7.052
Umsatzerlöse IFRS 15	65.677	29.906	9.828	3.019	8.044	116.474	-3.986	112.488
Sonstige Umsatzerlöse	1.341	461	680	265	13.068	15.815	-2.685	13.130
Umsatzerlöse gesamt	67.018	30.367	10.508	3.284	21.112	132.289	-6.671	125.618

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Mobility ¹	Summe Segmente	Überleitung ¹	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1-3 2018								
Europa	27.213	7.910	6.184	1.835	3.088	46.230	-2.765	43.465
NAFTA	12.424	12.015	1.232	180	3.921	29.772	-691	29.081
Asien	22.288	4.749	665	117	169	27.988	-9	27.979
Übrige Märkte	2.989	2.636	814	553	150	7.142	-170	6.972
Umsatzerlöse IFRS 15	64.914	27.310	8.895	2.685	7.328	111.132	-3.635	107.497
Sonstige Umsatzerlöse	2.331	539	753	304	11.882	15.809	-2.554	13.255
Umsatzerlöse gesamt	67.245	27.849	9.648	2.989	19.210	126.941	-6.189	120.752

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

4. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Umsatzkosten beliefen sich im dritten Quartal 2019 auf 34.596 (Q3 2018: 32.247) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2019 auf 103.827 (Q1-3 2018: 95.913) Mio. €. Sie beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für abgesetzte Erzeugnisse. Insbesondere im zweiten Quartal 2019 belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit Rückrufaktionen, vor allem aus einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags die Umsatzkosten. Ferner sind Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen sowie Aufwendungen im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans enthalten.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im dritten Quartal 2019 auf 3.136 (Q3 2018: 3.191) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2019 auf 9.359 (Q1-3 2018: 9.541) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im dritten Quartal 2019 betragen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 1.005 (Q3 2018: 953) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2019 2.999 (Q1-3 2018: 2.889) 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 dritten Quartal 2019 bei 1.764 (Q3 2018: 1.775) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2019 bei 5.037 (Q1-3 2018: 5.107) Mio. €. Sie enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

5. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die **Sonstigen betrieblichen Erträge** beliefen sich im dritten Quartal 2019 auf 456 (Q3 2018: 335) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2019 auf 2.189 (Q1-3 2018: 1.118) Mio. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Ertrag von 718 Mio. €, der im Rahmen der Zusammenlegung der Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group im ersten Quartal 2019 entstand. Weitere Informationen können Anmerkung 2 entnommen werden.

Die **Sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen im dritten Quartal 2019 bei 623 (Q3 2018: 419) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2019 bei 2.975 (Q1-3 2018: 900) Mio. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen.

E.11**Übriges Finanzergebnis**

	Q3 2019	Q3 2018	Q1-3 2019	Q1-3 2018
in Millionen €				
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-80	-7	-278	-8
Sonstiges übriges Finanzergebnis	-25	206	-67	286
	-105	199	-345	278

6. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des Übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [7 E.11](#) entnommen werden.

Aus der Bewertung der Anteile an der Minderheitsbeteiligung Aston Martin Lagonda Global Holdings plc zum beizulegenden Zeitwert entstand im dritten Quartal 2019 ein Aufwand von 50 (Q1-3 2019: Aufwand von 74) Mio. €. Im dritten Quartal 2018 wurden die Anteile aufgrund des Börsengangs, der Anfang Oktober 2018 vollzogen wurde, erstmalig zum beizulegenden

Zeitwert bewertet. Hieraus ergab sich ein Ertrag von 185 Mio. €. Der Aufwand bzw. Ertrag wird im Sonstigen übrigen Finanzergebnis ausgewiesen und ist dem Segmentergebnis von Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

7. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen ist in Tabelle [7 E.12](#) dargestellt.

E.12**Zinserträge und Zinsaufwendungen**

	Q3 2019	Q3 2018	Q1-3 2019	Q1-3 2018
in Millionen €				
Zinserträge				
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	1	1	3	2
Zinsen und ähnliche Erträge	85	63	283	187
	86	64	286	189
Zinsaufwendungen				
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-45	-32	-136	-98
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-156	-172	-554	-421
	-201	-204	-690	-519

8. Immaterielle Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der Immateriellen Vermögenswerte kann Tabelle [E.13](#) entnommen werden.

9. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 36.665 Mio. € enthalten auch die Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Tabelle [E.14](#) zeigt die Zusammensetzung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte.

Tabelle [E.15](#) zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte, die ab dem 1. Januar 2019 zu bilanzieren sind. In den Nutzungsrechten sind Finance Leases von 335 Mio. € enthalten, die zum 31. Dezember 2018 in den Sachanlagen ausgewiesen waren.

10. Vermietete Gegenstände

Zum 30. September 2019 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 51.614 (31. Dezember 2018: 49.476) Mio. €. In den ersten neun Monaten des Jahres 2019 ergaben sich Zugänge von 19.527 (Q1-3 2018: 18.119) Mio. € und Abgänge von 11.864 (Q1-3 2018: 10.411) Mio. €. Die Abschreibungen für die ersten neun Monate des Jahres 2019 betrugen 6.735 (Q1-3 2018: 6.341) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

E.13

Immaterielle Vermögenswerte

	30. Sept. 2019	31. Dez. 2018
in Millionen €		
Geschäftswerte	1.212	1.082
Entwicklungskosten	12.103	11.257
Übrige immaterielle Vermögenswerte	2.559	2.462
	15.874	14.801

E.14

Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)

	30. Sept. 2019	31. Dez. 2018
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	9.027	8.741
Technische Anlagen und Maschinen	9.811	9.501
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.341	7.039
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	6.346	5.667
	32.525	30.948

E.15

Nutzungsrechte

	30. Sept. 2019
in Millionen €	
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	3.922
Technische Anlagen und Maschinen	101
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	117
	4.140

11. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle 7 E.16 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle 7 E.17 zeigt Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Tabelle 7 E.18 zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

E.16

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
30. Sept. 2019				
At-equity-Buchwert ¹	4.128	2.005	17	6.150
At-equity-Ergebnis (Q3 2019) ¹	394	-202	1	193
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2019) ¹	981	-331	15	665
31. Dez. 2018				
At-equity-Buchwert ¹	4.230	604	26	4.860
At-equity-Ergebnis (Q3 2018) ¹	322	2	1	325
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2018) ¹	1.020	-371	5	654

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

E.17

Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor ²	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
30. Sept. 2019					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert ¹	2.235	663	506	724	4.128
At-equity-Ergebnis (Q3 2019) ¹	331	8	-11	66	394
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2019) ¹	1.000	29	-82	34	981
31. Dez. 2018					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,6		
At-equity-Buchwert ¹	2.353	650	522	705	4.230
At-equity-Ergebnis (Q3 2018) ¹	314	16	-25	17	322
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2018) ¹	1.017	33	-61	31	1.020

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

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

E.18**Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen**

	YOUR NOW ²	Übrige	Gesamt
in Millionen €			
30. Sept. 2019			
Höhe des Anteils (in %)	50		
At-equity-Buchwert ¹	1.330	675	2.005
At-equity-Ergebnis (Q3 2019) ¹	-222	20	-202
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2019) ¹	-351	20	-331
31. Dez. 2018			
Höhe des Anteils (in %)	-		
At-equity-Buchwert ¹	-	604	604
At-equity-Ergebnis (Q3 2018) ¹	-	2	2
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2018) ¹	-	-371	-371

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

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

BBAC

Im zweiten Quartal 2019 beschlossen die Anteilseigner von BBAC die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2018. Der auf Daimler entfallende Betrag von 1.137 Mio. € reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Der erste Teil der Dividende wurde im dritten Quartal 2019 ausbezahlt und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 565 Mio. €. Die Auszahlung des noch ausstehenden Betrags ist für das vierte Quartal 2019 geplant. Daimler plant in den Jahren 2019 bis 2022 zusätzliches Eigenkapital von insgesamt 0,5 Mrd. € entsprechend seiner Beteiligungsquote bereitzustellen.

THBV (HERE)

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

YOUR NOW

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

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

Im dritten Quartal 2019 sind Wertminderungen auf Gemeinschaftsunternehmen von 107 Mio. € enthalten, die sich im Wesentlichen aus der Anpassung der Ergebnisprognosen einzelner Mobilitätsdienste ergaben.

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 18 entnommen werden.

12. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

E.19 Forderungen aus Finanzdienstleistungen	30. Sept. 2019			31. Dez. 2018		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	18.839	30.477	49.316	18.452	30.029	48.481
Absatzfinanzierung mit Händlern	19.269	3.663	22.932	18.549	3.782	22.331
Finanzierungsleasing-Verträge	10.202	19.650	29.852	8.976	18.038	27.014
Buchwert (brutto)	48.310	53.790	102.100	45.977	51.849	97.826
Wertberichtigungen	-669	-656	-1.325	-537	-549	-1.086
Buchwert (netto)	47.641	53.134	100.775	45.440	51.300	96.740

13. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

E.20 Vorräte	30. Sept. 2019	31. Dez. 2018
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.514	3.130
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	5.730	4.674
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	26.087	21.351
Geleistete Anzahlungen	221	334
	35.552	29.489

14. Eigenkapital

Genehmigtes Kapital

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

Bedingtes Kapital

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

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

Eigene Aktien

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

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

Belegschaftsaktienprogramme

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

Dividende

Die Hauptversammlung vom 22. Mai 2019 hat beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2018 der Daimler AG (Einzelschluss) eine Dividende von 3.477 Mio. € (3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2018: 3.905 Mio. € bzw. 3,65 € je dividendenberechtigter Stückaktie). Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 27. Mai 2019.

15. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionsaufwendungen

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in den Tabellen [7 E.21](#) und [7 E.22](#) dargestellt.

Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen

Im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2019 betragen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 15 und 104 (2018: 13 und 145) Mio. €.

E.21

Pensionsaufwendungen drittes Quartal

	Q3 2019			Q3 2018		
	Gesamt	Pensions- pläne Inland	Pensions- pläne Ausland	Gesamt	Pensions- pläne Inland	Pensions- pläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-176	-150	-26	-170	-147	-23
Gewinn bei Abgeltung	-	-	-	66	66	-
Nettozinsaufwand	-33	-23	-10	-21	-14	-7
Nettozinsertrag	1	-	1	1	-	1
	-208	-173	-35	-124	-95	-29

E.22

Pensionsaufwendungen erste neun Monate

	Q1-3 2019			Q1-3 2018		
	Gesamt	Pensions- pläne Inland	Pensions- pläne Ausland	Gesamt	Pensions- pläne Inland	Pensions- pläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-524	-449	-75	-511	-441	-70
Gewinn bei Abgeltung	-	-	-	66	66	-
Nettozinsaufwand	-98	-70	-28	-65	-41	-24
Nettozinsertrag	3	-	3	2	-	2
	-619	-519	-100	-508	-416	-92

16. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle 7 E.23 entnommen werden.

E.23

Rückstellungen für sonstige Risiken

in Millionen €	30. Sept. 2019			31. Dez. 2018		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Produktgarantien	3.148	5.265	8.413	3.080	3.963	7.043
Personal- und Sozialbereich	1.462	2.608	4.070	1.971	2.290	4.261
Übrige	4.578	2.274	6.852	2.777	1.481	4.258
	9.188	10.147	19.335	7.828	7.734	15.562

17. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

E.24

Finanzierungsverbindlichkeiten

in Millionen €	30. Sept. 2019			31. Dez. 2018		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Anleihen	19.381	65.268	84.649	15.090	61.400	76.490
Geldmarktpapiere	3.014	–	3.014	2.835	–	2.835
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	20.614	18.953	39.567	21.068	18.332	39.400
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	9.355	3.096	12.451	9.677	2.097	11.774
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	6.248	7.999	14.247	6.782	5.670	12.452
Leasingverbindlichkeiten ¹	624	3.557	4.181	27	320	347
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	1.022	615	1.637	761	843	1.604
	60.258	99.488	159.746	56.240	88.662	144.902

¹ Die Leasingverbindlichkeiten zum 30. September 2019 enthalten die Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16. Informationen zu den Anpassungen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

18. Rechtliche Verfahren

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

Diesel-Emissionsverhalten: Sammelklagen und sonstige Klagen in USA und Kanada

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 (NO_x) 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. Am 1. Februar 2019 hat das Gericht einem weiteren Antrag der Daimler AG und der MBUSA auf Klageabweisung teilweise stattgegeben und diesen teilweise abgewiesen. Das Verfahren dauert fort; das Gericht hat lediglich über prozessuale Fragen im Zusammenhang mit der klägerischen Anspruchstellung entschieden, nicht jedoch über Fragen der Nachweisbarkeit und Richtigkeit der klägerischen Behauptungen oder über die Erfolgsaussichten der von der Klägerseite geltend gemachten Ansprüche. Daimler AG und MBUSA halten die Klage für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

Am 8. Januar 2019 hat der Generalstaatsanwalt des Bundesstaates Arizona eine Zivilklage im bundesstaatlichen Gericht von Arizona gegen Daimler AG und MBUSA eingereicht, in der ähnliche Vorwürfe, dass Verbraucher in Arizona im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht worden seien, erhoben werden. Der Bundesstaat klagt auf Geldstrafen für die Verletzung von Verbraucherschutzgesetzen von Arizona. Daimler AG und MBUSA halten die Klage für unbegründet.

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 potenziellen 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 potenziellen Anspruchsinhaber der Sammelklage hatten bis zum 20. Juli 2018 die Möglichkeit aus der Sammelklage auszuschneiden, 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.

Bezüglich der vorgenannten Klagen werden gemäß IAS 37.92 keine weitergehenden Angaben dazu gemacht, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden.

Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren

Wie berichtet, haben weltweit einige Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch oder haben diese durchgeführt und/oder haben Anordnungen oder, im Fall der Staatsanwaltschaft Stuttgart, einen Bußgeldbescheid erlassen. Diese beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, 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 Europäische Kommission, das Bundeskartellamt sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bereits vor einiger Zeit bei der Europäischen Kommission einen Kronzeugenantrag gestellt. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt Ermittlungsverfahren gegen Mitar-

beiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler im Mai 2017 an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Im Februar 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart auch ein förmliches Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Daimler AG eingeleitet. Im September 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler einen Bußgeldbescheid wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung in Höhe von 870 Mio. € erlassen, welcher rechtskräftig geworden ist. Dadurch ist das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet. Die Geldbuße wird zum 30. September 2019 unter den kurzfristigen übrigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Das KBA hat in den Jahren 2018 und 2019 verschiedene Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich Erstzulassungsstopps und Rückrufen. Gegen diese Anordnungen hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt, bzw. wird dies im jüngsten Fall noch tun, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA ist es wahrscheinlich, dass das KBA im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen wird, in denen es feststellt, dass einige weitere Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge ebenfalls mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet sind. Daimler hat (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet, auch bezüglich des Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäfts, und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen werden derzeit bearbeitet und für einen Teil der Fahrzeuge ist die betreffende Software vom KBA bereits freigegeben worden; die entsprechenden Rückrufe sind insoweit eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Daimler hat weitergehende Untersuchungen eingeleitet und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen.

Mit Ausnahme des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart dauern die vorgenannten Ermittlungen, Untersuchungen, Verwaltungsverfahren und die Beantwortung diesbezüglicher Anfragen, die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen sowie Daimlers interne Untersuchungen noch an. Deshalb werden gemäß IAS 37.92 keine weitergehenden Angaben dazu gemacht, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden.

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

Seit dem 25. Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Daimler AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Am 4. Oktober 2017 wurden sämtliche anhängige US-Sammelklagen durch das sogenannte Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Kalifornien (U. S. District Court for the Northern District of California) abgegeben. Am 15. März 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den US-amerikanischen Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätzen, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. Am 1. Juni 2018 hat das Gericht auf entsprechende Verständigung der Parteien das Verfahren gegen Mercedes-Benz U. S. International, Inc., Mercedes-Benz Vans, LLC und Daimler North America Corporation eingestellt. Die Daimler AG und die Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) bleiben Parteien des Verfahrens. Am 17. Juni 2019 hat das Gericht die miteinander verbundenen US-Sammelklagen abgewiesen, jedoch mit der Möglichkeit, die Klagen abgeändert wieder einzureichen, und am 15. August 2019 haben die Kläger abgeänderte Klagen mit ähnlichen Behauptungen eingereicht. Daimler AG und MBUSA betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

Die Daimler AG kann offenlegen, dass sie in diesem Zusammenhang bereits vor einiger Zeit bei der Europäischen Kommission einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt hat. Die Europäische Kommission hat Ende Oktober 2017 vor angekündigte Nachprüfungen bei Daimler in Stuttgart (sowie weitere Nachprüfungen bei anderen Herstellern) durchgeführt, um den Sachverhalt weiter aufzuklären. Im dritten Quartal 2018 hat die Europäische Kommission eine förmliche Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme eingeleitet. Im Rahmen dieser Prüfung hat sie im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler geht derzeit nicht davon aus, dass sich hieraus wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben.

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

Sammelklagen Takata-Airbag-Gasgeneratoren

Wie bereits berichtet, wurde Mercedes-Benz Canada (MB Canada) im August 2016 als weitere Beklagte zu einer vor dem Ontario Superior Court anhängigen landesweiten Sammelklage hinzugefügt. MB Canada wird im Wesentlichen vorgeworfen, zusammen mit Takata-Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt zu haben, angeblich diese nicht schnell genug zurückgerufen zu haben und es versäumt zu haben, einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus wurden am 28. Juni 2017 Takata-Gesellschaften neben der Daimler AG und MBUSA in einer landesweiten Sammelklage in den USA als Beklagte benannt, die am Bundesgericht in New Jersey mit ähnlichen Vorwürfen wie in der kanadischen Klage erhoben wurde. Dieses Verfahren in New Jersey wurde im dritten Quartal 2017 im Rahmen einer Verfahrenskonsolidierung mit anderen sogenannten »Multidistrict Litigation« Verfahren an ein Bundesgericht in Florida (Southern District) abgegeben. Am 14. März 2018 wurden die Daimler AG und die MBUSA als Beklagte in zwei weiteren US-bundesweiten Sammelklagen benannt, davon eine vor einem Bundesgericht in Georgia und die andere in Florida im Rahmen des dort schon laufenden und oben beschriebenen sogenannten Multidistrict Verfahrens. Die Vorwürfe in diesen Klagen entsprechen denen in den Sammelklagen in Kanada und New Jersey. Die US-amerikanischen Verfahren wurden durch das Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Florida (U. S. District Court for the Southern District of Florida) abgegeben. Mit Beschluss vom 21. Juni 2019 hat das Gericht den Anträgen von Daimler AG und MBUSA auf Klageabweisung teilweise stattgegeben, mit der Folge, dass alle Verbraucherklagen gegen Daimler AG und manche Verbraucherklagen gegen MBUSA abgewiesen wurden. Überdies ist das Multidistrict Verfahren hinsichtlich Daimler AG und MBUSA nicht vorüber, da eine der »Multidistrict Litigation« Klagen dahingehend abgeändert wurde, dass Ansprüche von Automobilverwertern geltend gemacht werden, die behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sie die im Rahmen des Takata-Rückrufs geborgenen Airbag-Gasgeneratoren nicht weiter verkaufen können. Die Anträge auf Abweisung dieser Klage sind noch ausstehend. Im Februar 2019 wurde gegen die Daimler AG und ihren externen israelischen Vertriebspartner (Colmobil) eine landesweite Sammelklage in Israel eingereicht mit der Behauptung, dass die Takata-Rückrufmaßnahmen in Israel unzureichend seien. Die bereits berichtete Klage des Bundesstaates New Mexico gegen MBUSA, die ebenfalls ähnliche Anschuldigungen gegen MBUSA und viele andere Unternehmen enthielt, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft hatten, wurde am 22. Juni 2017 ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen jedoch erneut 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.

Toll Collect

Am 4. Juli 2018 hatte die Daimler AG über ihre Tochtergesellschaft Daimler Financial Services AG (seit 24. Juli 2019 Daimler Mobility AG) zusammen mit der Deutsche Telekom AG einen Vergleichsvertrag (im Folgenden: Vergleichsvereinbarung) mit der Bundesrepublik Deutschland über eine Beendigung der seit 2004 geführten Schiedsverfahren im Zusammenhang mit der Beteiligung am Mautkonsortium Toll Collect beurkundet und das Schiedsgericht hat auf dieser Basis am 6. Juli 2018 einen Schiedsspruch mit vereinbartem Wortlaut erlassen, mit dem die Schiedsverfahren Toll Collect beendet wurden.

Als Folge der Vergleichsvereinbarung war das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen im Segment Daimler Mobility im zweiten Quartal 2018 mit Aufwendungen von 418 Mio. € belastet. Dabei wurde das EBIT des Segments Daimler Mobility insbesondere aufgrund der bestehenden 50%-igen Nachschussverpflichtung von 550 Mio. € der Daimler Mobility AG in die Toll Collect GbR belastet, die teilweise durch in Vorjahren getroffene Vorsorgen kompensiert wurden. Im dritten Quartal 2019 und 2018 waren bei der Daimler Mobility AG Zahlungsmittelabflüsse von jeweils 200 Mio. € zu verzeichnen. Die letzte Tranche von 150 Mio. € wird im dritten Quartal 2020 beglichen.

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

19. Finanzinstrumente

Tabelle **7 E.25** stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns dar.

Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

E.25

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

in Millionen €	30. Sept. 2019		31. Dez. 2018	
	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	100.775	101.517	96.740	97.144
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.569	12.569	12.586	12.586
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.989	16.989	15.853	15.853
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.999	8.999	9.577	9.577
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	5.838	5.838	5.855	5.855
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.711	2.711	3.059	3.059
Zu Anschaffungskosten bewertet	450	450	663	663
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	851	851	748	748
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	476	476	364	364
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	375	375	384	384
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	22	22	109	109
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.651	1.651	1.033	1.033
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.744	3.744	3.177	3.177
	145.600	146.342	139.823	140.227
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	155.565	157.163	144.902	144.933
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16.169	16.169	14.185	14.185
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	106	106	56	56
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.384	1.384	1.094	1.094
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.791	8.791	8.844	8.844
Vertrags und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.768	4.768	4.931	4.931
	186.783	188.381	174.012	174.043

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

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

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

Die Eigenkapitalanteile werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für die zum 30. September 2019 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

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

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

- derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinsten, 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 abgezinsten, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet.
- derivative Commodity-Sicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Commodity-Sicherungskontrakte (z. B. Commodity Forwards) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge bestimmt.

Vertrags und Rückerstattungsverbindlichkeiten

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

Tabelle [7 E.26](#) zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind. Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

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

E.26

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

	30. Sept. 2019				31. Dez. 2018			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Verzinsliche Wertpapiere	8.549	5.200	3.349	-	8.914	5.812	3.102	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	5.838	2.489	3.349	-	5.855	2.753	3.102	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.711	2.711	-	-	3.059	3.059	-	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	851	271	252	328	748	338	304	106
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	476	204	137	135	364	208	128	28
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	375	67	115	193	384	130	176	78
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	22	-	22	-	109	-	109	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.651	-	1.651	-	1.033	-	1.033	-
	11.073	5.471	5.274	328	10.804	6.150	4.548	106
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	106	-	106	-	56	-	56	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.384	-	1.384	-	1.094	-	1.094	-
	1.490	-	1.490	-	1.150	-	1.150	-

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

20. Segmentberichterstattung

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

E.27**Segmentberichterstattung drittes Quartal**

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q3 2019								
Außenumsatzerlöse	22.399	9.911	3.224	1.196	6.540	43.270	-	43.270
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.126	438	261	35	546	2.406	-2.406	-
Umsatzerlöse gesamt	23.525	10.349	3.485	1.231	7.086	45.676	-2.406	43.270
Segmentergebnis (EBIT)	1.423	774	113	79	413	2.802	-108	2.694
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	306	-8	15	1	-133	181	12	193
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-49	-20	-8	-3	-1	-81	1	-80

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Mobility ¹	Summe Segmente	Überleitung ¹	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q3 2018								
Außenumsatzerlöse	20.818	9.562	2.862	1.049	5.920	40.211	-	40.211
Konzerninterne Umsatzerlöse	854	483	177	15	465	1.994	-1.994	-
Umsatzerlöse gesamt	21.672	10.045	3.039	1.064	6.385	42.205	-1.994	40.211
Segmentergebnis (EBIT)	1.372	850	-93	30	392	2.551	-63	2.488
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	286	9	10	-	-10	295	30	325
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	3	-3	-5	-1	-1	-7	-	-7

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

Die Segmentinformationen stellen sich für die ersten neun Monate des Jahres 2019 und 2018 wie folgt dar:

E.28

Segmentberichterstattung erste neun Monate

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1-3 2019								
Außenumsatzerlöse	64.214	28.974	9.816	3.181	19.433	125.618	-	125.618
Konzerninterne Umsatzerlöse	2.804	1.393	692	103	1.679	6.671	-6.671	-
Umsatzerlöse gesamt	67.018	30.367	10.508	3.284	21.112	132.289	-6.671	125.618
Segmentergebnis (EBIT)	2.049	2.081	-2.035	164	2.053	4.312	-371	3.941
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	887	-12	37	2	-285	629	36	665
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-180	-68	-21	-8	-2	-279	1	-278

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Mobility ¹	Summe Segmente	Überleitung ¹	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1-3 2018								
Außenumsatzerlöse	64.560	26.499	9.081	2.919	17.693	120.752	-	120.752
Konzerninterne Umsatzerlöse	2.685	1.350	567	70	1.517	6.189	-6.189	-
Umsatzerlöse gesamt	67.245	27.849	9.648	2.989	19.210	126.941	-6.189	120.752
Segmentergebnis (EBIT)	5.333	2.043	231	133	1.006	8.746	-283	8.463
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	959	39	36	-	-439	595	59	654
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	10	-3	-11	-2	-2	-8	-	-8

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

Überleitung

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ergibt sich aus Tabelle [7 E.29](#).

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

E.29**Überleitung auf Konzernwerte**

	Q3 2019	Q3 2018	Q1-3 2019	Q1-3 2018
in Millionen €				
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	2.802	2.551	4.312	8.746
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	12	30	36	59
Sonstige zentrale Posten	-73	-92	-426	-335
Eliminierungen	-47	-1	19	-7
Konzern-EBIT	2.694	2.488	3.941	8.463
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten ¹	-4	-3	-11	-11
Zinserträge	86	64	286	189
Zinsaufwendungen	-201	-204	-690	-519
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.575	2.345	3.526	8.122

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

21. Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

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

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahestehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [7 E.30](#) 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 (LSHAI) und Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

Die in Tabelle [7 E.30](#) ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die LSHAI.

Gemeinschaftsunternehmen

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

Weitere Erläuterungen zu den wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind in Anmerkung 11 enthalten.

E.30

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			
	Q3 2019	Q3 2018	Q1-3 2019	Q1-3 2018	Q3 2019	Q3 2018	Q1-3 2019	Q1-3 2018
Assoziierte Unternehmen	3.472	2.984	9.875	9.767	174	196	556	681
davon LSHAI	1.884	1.673	5.235	5.921	148	164	475	457
davon BBAC	1.512	1.152	4.343	3.385	22	16	66	53
Gemeinschaftsunternehmen	211	240	640	747	33	16	83	54

in Millionen €	Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
	30. Sept. 2019	31. Dez. 2018	30. Sept. 2019	31. Dez. 2018
Assoziierte Unternehmen	3.373	2.679	118	131
davon LSHAI ¹	937	981	36	30
davon BBAC	2.324	1.571	69	85
Gemeinschaftsunternehmen	381	208	226	444

1 Nach Wertminderungen von insgesamt 66 Mio. € (53 Mio. € zum 31. Dezember 2018).

2 Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Personen.

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Daimler Aktiengesellschaft, Stuttgart

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Entwicklung des Eigenkapitals, Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten, erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Daimler AG, für den Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis 30. September 2019, die Bestandteile des Quartalsfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach dem International Accounting Standard IAS 34 »Zwischenberichterstattung«, wie er in der EU anzuwenden ist, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

Stuttgart, den 23. Oktober 2019

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Sailer
Wirtschaftsprüfer

Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer

Adressen | Informationen

Investor Relations

Telefon 0711 17 95277
17 92285
17 95256
Telefax 0711 17 94075

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

Konzeption und Inhalt

Daimler AG
Investor Relations

Publikationen für unsere Aktionäre:

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

Finanzkalender

Zwischenbericht Q3 2019

24. Oktober 2019

Jahrespressekonferenz

11. Februar 2020

Analysten- und Investorenkonferenz

12. Februar 2020

Hauptversammlung 2020

1. April 2020

Zwischenbericht Q1 2020

29. April 2020

Zwischenbericht Q2 2020

23. Juli 2020

Zwischenbericht Q3 2020

23. Oktober 2020

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

Daimler AG
Mercedesstr. 120
70372 Stuttgart
Deutschland
www.daimler.com