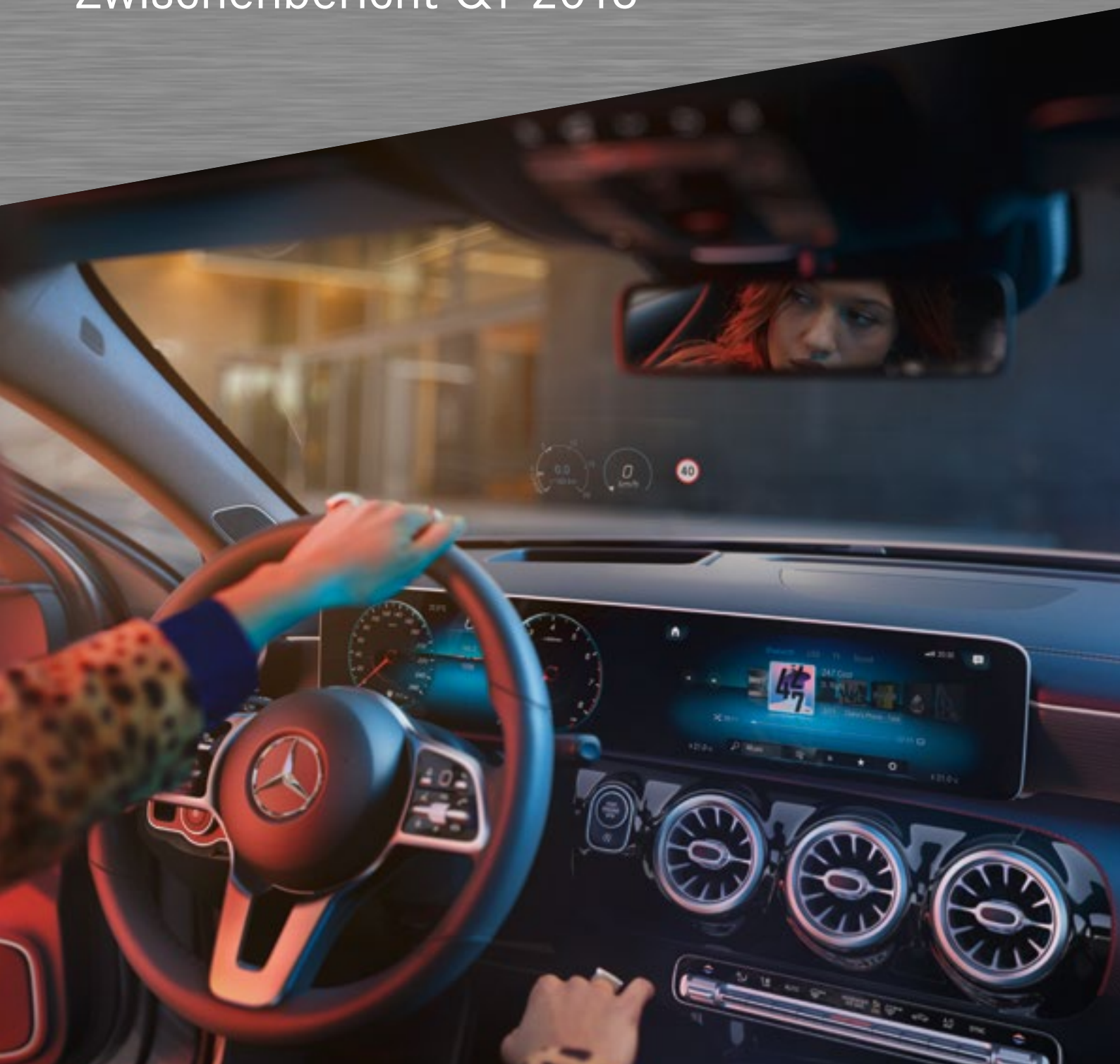


DAIMLER

Zwischenbericht Q1 2018



Inhaltsverzeichnis

A Wichtige Kennzahlen	4
B Daimler am Kapitalmarkt	5
C Konzernzwischenlagebericht	6 - 20
Geschäftsentwicklung	6
Ertragslage	8
Finanzlage	10
Vermögenslage	13
Mitarbeiter	15
Wichtige Ereignisse	15
Risiko- und Chancenbericht	16
Prognosebericht	18
D Geschäftsfelder	21 - 25
Mercedes-Benz Cars	21
Daimler Trucks	22
Mercedes-Benz Vans	23
Daimler Buses	24
Daimler Financial Services	25
E Konzernzwischenabschluss	26 - 56
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	26
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	27
Konzernbilanz	28
Konzern-Kapitalflussrechnung	29
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	30
Konzernanhang zum Zwischenabschluss	32
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	57
F Adressen – Informationen – Finanzkalender	59

Titelmotiv: Neue A-Klasse mit MBUX.

Als erstes Modell von Mercedes-Benz erhält die neue A-Klasse das völlig neue Multimediasystem MBUX – Mercedes-Benz User Experience, das zugleich eine neue Ära bei Mercedes me Connectivity einläutet. Der Name MBUX – Mercedes-Benz User Experience für das neue Infotainment-System signalisiert, dass das Nutzererlebnis im Vordergrund steht. Einzigartig bei diesem System ist seine Lernfähigkeit dank künstlicher Intelligenz. MBUX ist individualisierbar und stellt sich auf den Nutzer ein. Es schafft so eine emotionale Verbindung zwischen Fahrzeug und Fahrer.

Q1

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1 2018	Q1 2017	Veränd. in %
Umsatz	39.785	38.582 ²	+3 ¹
Europa	16.434	16.138	+2
davon Deutschland	5.955	5.808	+3
NAFTA	10.601	10.814	-2
davon USA	9.074	9.428	-4
Asien	10.338	9.235	+12
davon China	5.171	4.332	+19
Übrige Märkte	2.412	2.395	+1
Sachinvestitionen	1.343	1.300	+3
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.321	2.133	+9
davon aktivierte Entwicklungskosten	609	685	-11
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	1.822	1.945	-6
EBIT	3.335	3.771 ²	-12
Konzernergebnis	2.354	2.652 ²	-11
Ergebnis je Aktie (in €)	2,12	2,39 ²	-11
Beschäftigte	294.029	289.321 ³	+2

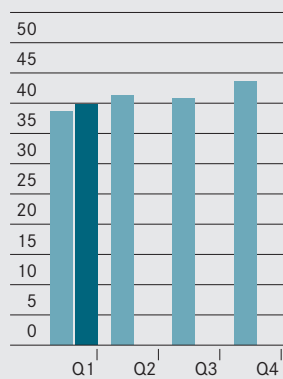
1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 8%.

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

3 Stand 31.12.2017.

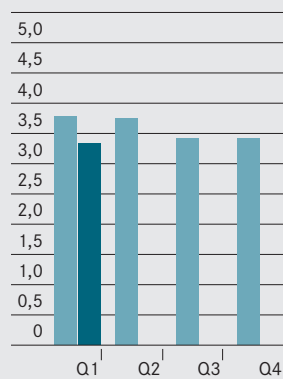
Umsatz

in Milliarden €



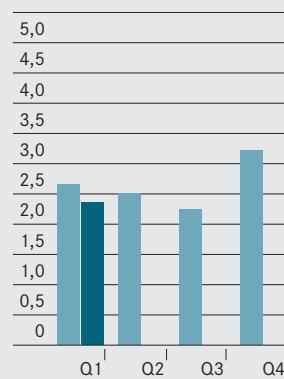
EBIT

in Milliarden €



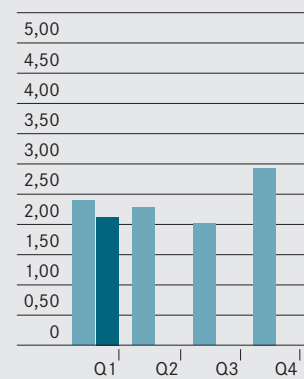
Konzernergebnis

in Milliarden €



Ergebnis je Aktie

in €



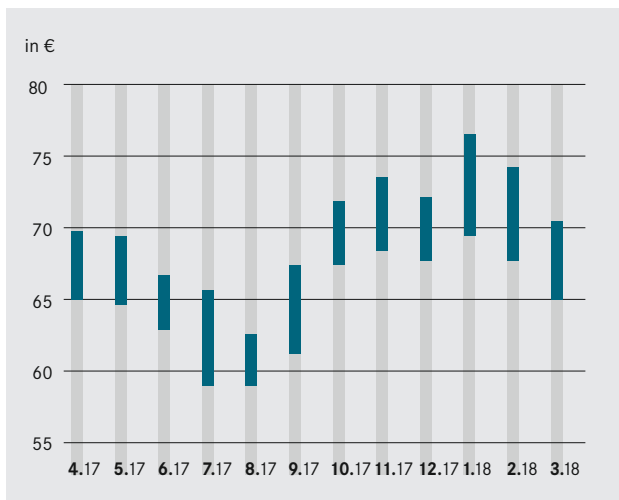
2017
2018

Daimler am Kapitalmarkt

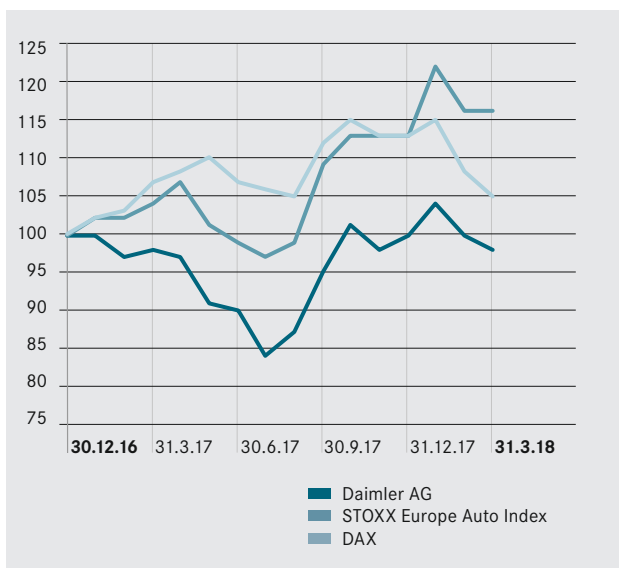
Kennzahlen

	31. März 2018	31. März 2017	Veränd. in %
Ergebnis je Aktie im Q1 (in €)	2,12	2,39	-11
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	73,79	74,03	-0
Xetra-Schlusskurs (in €)	68,97	69,20	-0

Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2017/2018



Börsenkursentwicklung (indiziert)



Daimler-Aktie startet mit attraktiver Dividende ins Jahr 2018

Die positive Stimmung an den weltweiten Aktienmärkten zu Jahresanfang war vor allem durch die Steuerreform in den USA gekennzeichnet, die bei Investoren die Erwartung auf steigende Gewinne hervorrief. In diesem Umfeld konnten die wesentlichen Aktienindizes auf neue Höchststände klettern. Im weiteren Verlauf des Quartals trübte sich die Stimmung an den Aktienmärkten jedoch spürbar ein. Die Ankündigung der Einführung von Importzöllen durch die US-Regierung und die darauf folgenden politischen Reaktionen schürten die Angst vor einer Schwächung des globalen Freihandels und damit einhergehend eines Rückgangs der wirtschaftlichen Entwicklung. Die Befürchtung, dass die Notenbanken aufgrund der starken konjunkturellen Entwicklung die Zinsen rascher als erwartet anheben, wirkte sich zusätzlich negativ auf die Märkte aus. Zunehmend belastend wirkte sich die weiterhin andauernde Diskussion zu Diesel-fahrverboten aus. Während Investoren die nachhaltig gute Geschäftsentwicklung bei Daimler und die langfristigen Chancen, die sich durch die hohen Investitionen in Zukunftstechnologien ergeben, anerkennen, bleiben Automobilwerte an den Aktienmärkten relativ zu anderen Sektoren in der Bewertung dennoch günstig.

Positive Nachrichten über den Lkw-Auftragseingang in den USA und die kontinuierlich hohen Absätze bei Mercedes-Benz Cars bescherten der Daimler-Aktie zusätzliches Momentum. Die Daimler-Aktie schloss zum Quartalsende bei 68,97 € und damit um rund 3% unter ihrem Jahresendstand. Der DAX ging im selben Zeitraum um 6% zurück, während hingegen der STOXX Europe Auto Index um 2% zulegen konnte. Anfang April haben wir mit 3,65 (i. V. 3,25) € die höchste von uns bisher bezahlte Dividende pro Aktie ausgeschüttet.

Günstiges Zinsumfeld für Refinanzierungen genutzt

Der Daimler-Konzern hat sich im ersten Quartal des Jahres 2018 erneut zu attraktiven Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten refinanziert. In diesem Zeitraum sind Daimler aus der Emission von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 4,7 (i. V. 6,7) Mrd. € zugeflossen. Im Februar emittierte die Daimler Finance North America LLC am US-amerikanischen Kapitalmarkt Anleihen mit drei-, fünf- und zehnjähriger Laufzeit mit einem Gesamtvolumen von 3,0 Mrd. US-\$.

Konzernzwischenlagebericht

Konzernabsatz mit 806.900 Einheiten (+7%) deutlich über Vorjahresniveau

Umsatzanstieg um 3% auf 39,8 Mrd. €

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

Konzernergebnis von 2,4 (i. V. 2,7) Mrd. €

Free Cash Flow im Industriegeschäft bei 1,8 (i. V. 1,9) Mrd. €

Für Gesamtjahr 2018 leichter Anstieg beim Absatz und beim Umsatz erwartet

Konzern-EBIT leicht über dem Niveau des Vorjahres erwartet

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft ist weiter auf Expansionskurs

Die **Weltwirtschaft** scheint im ersten Quartal 2018 ihre kräftige Expansion fortgesetzt zu haben und dürfte erneut mit mehr als 3% gegenüber dem Vorjahr gewachsen sein. Wichtige Konjunkturindikatoren haben zuletzt zwar etwas nachgegeben, befinden sich aber im langfristigen Vergleich noch immer auf einem hohen Niveau. Die Korrektur an den globalen Aktienmärkten und handelspolitische Spannungen ausgehend von protektionistischen Maßnahmen der US-Regierung wirken sich zwar belastend auf globale Stimmungsindikatoren aus, hatten bislang jedoch noch keine signifikanten Auswirkungen auf die realwirtschaftliche Entwicklung. In den USA sorgte die zum Jahresende 2017 verabschiedete Steuerreform für Optimismus bei den Unternehmen, wohingegen sich die Verbraucher zu Jahresbeginn eher zurückhaltend zeigten. Die US-Zentralbank setzte ihren Zinserhöhungskurs im März erwartungsgemäß fort und hob den Leitzins um weitere 25 Basispunkte an. In der Europäischen Währungsunion (EWU) hat sich die Stimmung in der Wirtschaft im ersten Quartal leicht eingetrübt, dennoch dürfte sich die robuste Wachstumsentwicklung nicht zuletzt dank der weiterhin expansiven Geldpolitik der EZB weiter fortgesetzt haben. Auch die chinesische Wirtschaft entwickelte sich in den ersten drei Monaten des Jahres weiterhin erfreulich stabil. Die Rohölpreise lagen mit Werten zwischen 65 und 70 US-\$ je Barrel deutlich über dem Vorjahr, und auch die industriellen Rohstoffpreise zogen im Quartalsverlauf weiter an, wenn auch deutlich weniger dynamisch. Davon profitieren weiterhin die rohstoffexportierenden Schwellenländer.

Die **weltweite Pkw-Nachfrage** entwickelte sich im ersten Quartal anhaltend günstig und verzeichnete einen leichten Anstieg. Der europäische Markt lag knapp über dem Vorjahreswert. Dabei erreichten die Verkäufe in Westeuropa vor allem aufgrund des deutlich rückläufigen britischen Marktes lediglich das Vorjahresniveau. In Deutschland und Frankreich stieg die Nachfrage hingegen weiter an. In Osteuropa legten die Verkaufszahlen vor allem dank eines kräftigen Zuwachses in Russland weiterhin deutlich zu. In China wurden zu Jahresbeginn die steuerlichen Kaufanreize für kleine Pkw aufgehoben, was die Nachfrage im ersten Quartal entsprechend dämpfte. Im Vorjahresvergleich ergab sich dennoch ein leichtes Marktwachstum. Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bewegte sich weiterhin auf sehr hohem Niveau und übertraf das Vorjahr um 2%. Die Pkw-Verkäufe in Japan verzeichneten hingegen einen leichten Rückgang.

Die Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw**

entwickelte sich regional weiterhin unterschiedlich. Der Markt in der NAFTA-Region befindet sich in einer schwingvollen Erholungsphase und übertraf das Vorjahresniveau um mehr als 20%. In der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) verzeichnete die Nachfrage einen soliden Jahresstart und legte im Vergleich zum robusten Vorjahresniveau sogar leicht zu. Der brasilianische Markt erholte sich von sehr niedrigem Niveau kommend deutlich und expandierte um mehr als 50%. Auch der türkische Markt verzeichnete im Vergleich zum schwachen Vorjahresniveau einen deutlich zweistelligen Zuwachs. Weiterhin günstig entwickelte sich der russische Markt, der nach letzten Schätzungen seinen Erholungskurs im ersten Quartal fortsetzen konnte.

Die aus unserer Sicht wichtigsten asiatischen Märkte zeigten zu Jahresbeginn unterschiedliche Tendenzen. In Japan verzeichnete die Nachfrage nach leichten, mittleren und schweren Lkw von einem sehr soliden Vorjahresniveau kommend einen deutlichen Rückgang. Hingegen war in Indien im mittelschweren und schweren Segment eine deutliche Markterholung zu beobachten. Hier scheint sich der Markt nun endlich von den regulatorischen Belastungen zu lösen, die die Nachfrage im Vorjahr noch spürbar beeinträchtigt hatten. Der chinesische Markt war zuletzt recht volatil, lag insgesamt aber über dem Vorjahresniveau.

Die **Transporternachfrage** in der Region EU30 legte im ersten Quartal 2018 weiter zu. Dabei erhöhte sich das Marktvolumen für mittelgroße und große Transporter um 1%. Bei den kleinen Transportern stieg die Nachfrage um 2%. Im Segment der mittelgroßen Pickups wuchs der Markt im Vergleich zum Vorjahresquartal um 7%. Der US-Markt für große Transporter lag auf Vorjahresniveau. In Lateinamerika hat sich der Markt für große Transporter im Vergleich zum Vorjahr weiter positiv entwickelt.

Bei den **Bussen** lag das Marktvolumen in der Region EU30 auf dem Niveau des Vorjahres. Die Nachfrage in Brasilien legte im Vergleich zum Vorjahresquartal mit einem Plus von mehr als 50% deutlich zu.

Absatz im ersten Quartal deutlich über Vorjahresniveau

Im ersten Quartal 2018 hat Daimler weltweit 806.900 Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 7% übertroffen. **↗ C.01**

Mercedes-Benz Cars hat den Absatz im ersten Quartal 2018 um 5% auf 594.300 Einheiten gesteigert und damit das bisher absatzstärkste erste Quartal erzielt. In Europa konnte der Rekordwert aus dem Vorjahr nochmals um 1% auf 244.200 Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und smart gesteigert werden. Auf dem deutschen Markt verbuchte das Geschäftsfeld ein Plus von 6% und setzte 78.500 Einheiten ab. Auch in Frankreich (+7%) und Spanien (+4%) lagen die Verkaufszahlen im ersten Quartal über dem Vorjahreswert. In China stieg der Absatz in den ersten drei Monaten des Jahres um 16% auf den neuen Höchstwert von 178.800 Einheiten. Südkorea (+18%) und Indien (+26%) trugen ebenfalls mit neuen Verkaufsbewerten zu dem Erfolg bei. Der Absatz in den USA lag im abgelaufenen Quartal mit 70.500 Einheiten um 10% unter dem Vorjahreswert. In Kanada (+2%) und Mexiko (+7%) wurden von Januar bis März mehr Fahrzeuge verkauft als jemals zuvor im vergleichbaren Zeitraum.

Daimler Trucks steigerte den Absatz im ersten Quartal um 21% auf 113.800 Einheiten. In einem positiven Marktumfeld in der NAFTA-Region konnten wir unseren Absatz deutlich auf 40.800 (i. V. 32.900) Einheiten steigern. In Lateinamerika erreichten wir mit 9.400 (i. V. 6.300) verkauften Fahrzeugen ebenfalls einen signifikanten Zuwachs. Einen wesentlichen Beitrag lieferte dazu die positive Absatzentwicklung in Brasilien mit 4.000 (i. V. 2.400) Einheiten. In der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) erreichte unser Absatz mit 17.300 (i. V. 17.400) Lkw in etwa das Niveau des Vorjahres. In der Türkei stieg unser Lkw-Absatz auf 1.800 (i. V. 1.300) Fahrzeuge. In Asien steigerten wir unseren Absatz um 26% auf 37.700 Einheiten. Die Verkäufe in Indonesien stiegen deutlich auf 12.500 (i. V. 7.200) Einheiten. In Japan lag unser Absatz mit 12.000 (i. V. 11.600) Lkw leicht über dem Vorjahr. Auch in Indien konnten wir einen Absatzzuwachs um 66% auf 6.200 Fahrzeuge verbuchen.

Mercedes-Benz Vans steigerte seinen Absatz im ersten Quartal 2018 um 7% auf einen neuen Bestwert von 93.000 Einheiten. In der Region EU30 lag der Absatz mit 60.400 (i. V. 60.500) Einheiten auf Vorjahresniveau. Wachstum verzeichneten wir beispielsweise in Spanien (+9%), Frankreich (+3%) und in der Schweiz (+16%). Im wichtigen deutschen Markt verzeichnete die Transportersparte mit einem Zuwachs von 7% auf 22.300 Einheiten einen neuen Bestwert. Sehr positiv war die Entwicklung in der NAFTA-Region. Dabei stieg der Absatz in den USA deutlich um 40% auf 8.800 Fahrzeuge. In Lateinamerika lag der Absatz im ersten Quartal 2018 mit 3.800 (i. V. 3.900) Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. In China konnte Mercedes-Benz Vans seine Position weiter verbessern und verzeichnete mit einem Absatzzuwachs von 49% auf 6.500 Einheiten ebenfalls einen neuen Bestwert.

Der Absatz von **Daimler Buses** stieg im ersten Quartal 2018 um 6% auf 5.700 Einheiten. Die Absatzsteigerung ist im Wesentlichen auf das stärkere Fahrgestellgeschäft in Lateinamerika (ohne Mexiko) zurückzuführen. In der Region EU30 setzten wir 1.400 Einheiten der Marken Mercedes-Benz und Setra ab; das entspricht einem leichten Rückgang (-2%) gegenüber Vorjahr. In Lateinamerika (ohne Mexiko) steigerte Daimler Buses den

Absatz um 30% auf 3.100 Fahrgestelle. In Mexiko setzten wir im ersten Quartal 2018 mit 500 Einheiten 39% weniger Busse ab als im Vorjahresquartal. Dagegen verzeichneten wir in Indien einen Absatzzuwachs um 83% auf 340 Einheiten.

Bei **Daimler Financial Services** stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 6% auf 17,9 Mrd. €. Das Vertragsvolumen erreichte Ende März 141,7 Mrd. € und lag damit auf dem Niveau vom Jahresende 2017. Wechselkursbereinigt wuchs das Vertragsvolumen um 2%. Weiterhin sehr erfreulich verlief auch das Versicherungsgeschäft. Weltweit wurden im ersten Quartal rund 523.000 (i. V. 468.000) Versicherungsverträge über Daimler Financial Services abgeschlossen.

Der **Umsatz** von Daimler lag im ersten Quartal bei 39,8 Mrd. € und damit um 3% über dem Vorjahreswert. Bereinigt um Wechselkursveränderungen betrug der Umsatzzuwachs 8%. **↗ C.02**

Der Umsatz von Mercedes-Benz Cars stieg um 2% auf 23,0 Mrd. €. Bei Daimler Trucks erhöhte sich der Umsatz um 8% auf 8,6 Mrd. €. Insbesondere aufgrund gegenläufiger Wechselkurseffekte und regionaler Verschiebungen in der Absatzstruktur fiel der Umsatzzuwachs unterproportional zur Absatzsteigerung aus. Mercedes-Benz Vans konnte seinen Umsatz um 4% auf 3,1 Mrd. € erhöhen. Steigende Absatzzahlen in Lateinamerika (ohne Mexiko) führten bei gleichzeitigen Verkaufsrückgängen in Europa und in Mexiko bei Daimler Buses zu einem insgesamt um 8% geringeren Umsatz von 850 Mio. €. Bei Daimler Financial Services erhöhte sich der Umsatz um 2% auf 6,0 Mrd. €.

C.01

Absatz nach Geschäftsfeldern

	Q1 2018	Q1 2017	Veränd. in %
Daimler-Konzern	806.905	754.259	+7
Mercedes-Benz Cars	594.299	568.070	+5
Daimler Trucks	113.846	94.007	+21
Mercedes-Benz Vans	93.016	86.778	+7
Daimler Buses	5.744	5.404	+6

C.02

Umsatz nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q1 2018	Q1 2017 ¹	Veränd. in %
Daimler-Konzern	39.785	38.582	+3
Mercedes-Benz Cars	22.998	22.521	+2
Daimler Trucks	8.619	7.951	+8
Mercedes-Benz Vans	3.098	2.977	+4
Daimler Buses	850	923	-8
Daimler Financial Services	6.020	5.911	+2

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

Ertragslage

Der **Daimler-Konzern** erzielte im ersten Quartal 2018 ein EBIT von 3.335 Mio. € und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert von 3.771 Mio. €. **↗ C.03**

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars konnte das Vorjahresergebnis leicht verbessern. Der Ergebnisanstieg ist vor allem auf die sehr positive Absatzentwicklung der S-Klasse und der SUV-Modelle zurückzuführen. Das Ergebnis von Daimler Trucks liegt dagegen auf dem Vorjahresniveau. Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses erzielten ein EBIT deutlich unter dem Vorjahresniveau. Bei Daimler Financial Services führte das gestiegene Vertragsvolumen zu einem leichten Anstieg des Ergebnisses. Wechselkurseffekte wirkten sich in Summe leicht negativ auf das operative Ergebnis aus.

Die Überleitung der Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT zeigt im ersten Quartal 2018 ein negatives Ergebnis. Das positive Ergebnis im Vorjahresquartal war dabei insbesondere auf die Wertaufholung des At-equity-Buchwerts der BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) zurückzuführen.

C.03

EBIT nach Segmenten

in Millionen €	Q1 2018	Q1 2017 ¹	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	2.060	1.998	+3
Daimler Trucks	647	662	-2
Mercedes-Benz Vans	172	337	-49
Daimler Buses	37	72	-49
Daimler Financial Services	548	524	+5
Überleitung	-129	178	.
Daimler-Konzern ²	3.335	3.771	-12

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

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

Im ersten Quartal 2018 lag das EBIT des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** mit 2.060 Mio. € leicht über dem Vorjahreswert von 1.998 Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 9,0 (i. V. 8,9)%. **↗ C.03**

Insbesondere die sehr positive Absatzentwicklung der S-Klasse sowie der SUV-Modelle hatte einen maßgeblichen Einfluss auf den Ergebnisanstieg im ersten Quartal 2018. Gegenläufige Effekte entstanden durch Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie höhere Aufwendungen für Rohstoffe. Zudem wirkten sich erhöhte Aufwendungen im Zusammenhang mit der Bewertung des Leasing-Portfolios in Deutschland ergebnisverringend aus. Das Vorjahresquartal war durch einen aperiodischen Effekt (236 Mio. €) im Zusammenhang mit der Umstellung auf IFRS 15 belastet. Des Weiteren hatten im ersten Quartal 2017 Erträge im Rahmen der Beteiligung eines neuen Investors am digitalen Kartendienst HERE (183 Mio. €) das EBIT positiv beeinflusst.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** erzielte ein EBIT von 647 Mio. € (i. V. 662 Mio. €) und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzrendite betrug 7,5 (i. V. 8,3)%. **↗ C.03**

Im ersten Quartal 2018 wirkten sich der Absatzanstieg insbesondere in der NAFTA-Region sowie die Realisierung von Effizienzverbesserungen ergebnissteigernd aus. Belastungen resultierten aus Wechselkurseffekten und höheren Aufwendungen für Rohstoffe. Das EBIT des Vorjahresquartals war durch den Verkauf von Immobilien durch die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation in Japan mit 267 Mio. € positiv beeinflusst.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im ersten Quartal 2018 mit 172 Mio. € ein EBIT deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (337 Mio. €). Die Umsatzrendite sank auf 5,6% gegenüber 11,3% im Vorjahr. **↗ C.03**

Das EBIT war von Belastungen für den Modellwechsel des Sprinter, Vorleistungen für neue Technologien und höheren Rohmaterialkosten geprägt. Die positive Absatzentwicklung, insbesondere in der NAFTA-Region und in China, konnte diese Effekte nicht kompensieren.

Das EBIT von **Daimler Buses** lag mit 37 Mio. € im ersten Quartal 2018 deutlich unter dem sehr hohen Vorjahreswert von 72 Mio. €; die Umsatzrendite belief sich auf 4,4 (i. V. 7,8)%. **↗ C.03**

Das Ergebnis wurde hauptsächlich durch einen ungünstigeren Produktmix und höhere Rohmaterialkosten belastet, welche nur teilweise durch weitere Effizienzsteigerungen kompensiert werden konnten.

Das Ergebnis des Geschäftsfelds **Daimler Financial Services** lag im ersten Quartal 2018 mit einem EBIT von 548 Mio. € leicht über dem Vorjahreswert von 524 Mio. €. **↗ C.03**

Ausschlaggebend für die positive Entwicklung war insbesondere das gestiegene Vertragsvolumen. Gegenläufig wirkten sich das gestiegene Zinsniveau und die negative Wechselkursentwicklung aus.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im ersten Quartal 2018 Aufwendungen von 119 (i. V. Erträge von 187) Mio. €. Dabei wirkte sich im ersten Quartal 2017 insbesondere die Wertaufholung des At-equity-Buchwerts der BAIC Motor-Beteiligung von 240 Mio. € positiv aus.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im ersten Quartal 2018 Aufwendungen von 10 (i. V. 9) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** belief sich im ersten Quartal 2018 auf -84 (i. V. -77) Mio. €.

Der im ersten Quartal 2018 ausgewiesene Aufwand für **Ertragsteuern** belief sich auf 893 (i. V. 1.039) Mio. € und entwickelte sich im Wesentlichen gleichlaufend zur Veränderung des Vorsteuergewinns. Die Steuerquote betrug 27,5% (i. V. 28,1%). Während im Vorjahr die hohen, teilweise steuerfreien Ergebnisse aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen zu einer leichten Reduzierung der Steuerquote führten, wirkte sich im Jahr 2018 u.a. die Absenkung des landesweiten Körperschaftsteuersatzes für US-Unternehmen positiv auf die Steuerquote aus.

Das **Konzernergebnis** lag mit 2.354 Mio. € deutlich unter dem Ergebnis des Vorjahresquartals von 2.652 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 81 (i. V. 95) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 2.273 (i. V. 2.557) Mio. €; dies führte zu einem Rückgang des **Ergebnisses je Aktie** auf 2,12 (i. V. 2,39) €.

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

C.04

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	Q1 2018	Q1 2017 ³	Q1 2018	Q1 2017 ³	Q1 2018	Q1 2017 ³
in Millionen €						
Umsatzerlöse	39.785	38.582	33.765	32.671	6.020	5.911
Umsatzkosten	-31.160	-30.579	-26.068	-25.530	-5.092	-5.049
Bruttoergebnis vom Umsatz	8.625	8.003	7.697	7.141	928	862
Vertriebskosten	-3.097	-3.071	-2.909	-2.912	-188	-159
Allgemeine Verwaltungskosten	-971	-897	-741	-680	-230	-217
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.712	-1.448	-1.712	-1.448	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	331	671	287	622	44	49
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-293	-172	-282	-164	-11	-8
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	343	719	348	721	-5	-2
Übriges Finanzergebnis	105	-37	95	-36	10	-1
Zinserträge	55	58	55	58	-	-
Zinsaufwendungen	-139	-135	-138	-133	-1	-2
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.247	3.691	2.700	3.169	547	522
Ertragsteuern	-893	-1.039	-729	-885	-164	-154
Konzernergebnis	2.354	2.652	1.971	2.284	383	368
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	81	95				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.273	2.557				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	2,12	2,39				
Verwässert	2,12	2,39				

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

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

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

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** **7 C.05** belief sich im ersten Quartal 2018 auf 0,8 (i. V. 2,0) Mrd. €. Der Rückgang resultierte insbesondere aus der Entwicklung des Working Capital und des allgemeinen Geschäftsverlaufs. Zudem wirkten die Effekte aus dem erneut gestiegenen Leasing- und Absatz-

finanzierungsgeschäft. Der Zahlungsmittelzufluss von 0,3 Mrd. € aus der erhaltenen Dividende von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) erhöhte dagegen den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit.

C.05

Verkürzte Kapitalflussrechnung ¹	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	Q1 2018	Q1 2017 ³	Q1 2018	Q1 2017 ³	Q1 2018	Q1 2017 ³
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	12.072	10.981	9.515	8.751	2.557	2.230
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.247	3.691	2.700	3.169	547	522
Abschreibungen / Wertminderungen	1.478	1.389	1.444	1.368	34	21
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-342	-986	-361	-1.009	19	23
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-2.072	-1.221	-2.103	-1.382	31	161
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-4	30	91	183	-95	-153
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.485	2.247	2.309	2.057	176	190
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-2.258	-1.491	-27	-55	-2.231	-1.436
Vermietete Fahrzeuge	-558	-659	455	224	-1.013	-883
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-787	-110	-616	-189	-171	79
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	421	-	346	-	75	-
Gezahlte Ertragsteuern	-797	-850	-645	-735	-152	-115
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	813	2.040	3.593	3.631	-2.780	-1.591
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-2.108	-2.147	-2.082	-2.120	-26	-27
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	55	-109	129	-61	-74	-48
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-383	2.087	-375	2.042	-8	45
Sonstige Ein- und Auszahlungen	194	511	282	511	-88	-
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.242	342	-2.046	372	-196	-30
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	3.581	-339	940	742	2.641	-1.081
Dividendenzahlungen	-4	-12	-4	-11	-	-1
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	-52	-42	-57	-42	5	-
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	429	-2.130	-429	2.130
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	3.525	-393	1.308	-1.441	2.217	1.048
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-110	-4	-107	-6	-3	2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	14.058	12.966	12.263	11.307	1.795	1.659

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

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

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

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** **↗ C.05** ergab sich ein Mittelabfluss von 2,2 (i. V. Mittelzufluss 0,3) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte nahezu ausschließlich aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen. Im ersten Quartal 2018 ergaben sich insgesamt Mittelabflüsse (netto), während im Vorjahreszeitraum die Verkäufe von Wertpapieren die Käufe deutlich überstiegen. Im ersten Quartal 2017 führte der Verkauf von Immobilien in Japan zu einem Zahlungsmittelzufluss von 0,3 Mrd. €.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** **↗ C.05** resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 3,5 (i. V. Mittelabfluss 0,4) Mrd. €. Der Anstieg beruhte insbesondere auf der höheren Nettoaufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Refinanzierung der Leasing- und Absatzfinanzierung.

Seit dem 31. Dezember 2017 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 2,0 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, hat sich um 2,3 Mrd. € auf 24,5 Mrd. € erhöht.

C.06

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1 2018	Q1 2017	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.593	3.631	-38
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.046	372	-2.418
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	375	-2.042	+2.417
Übrige Anpassungen	-100	-16	-84
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	1.822	1.945	-123

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** **↗ C.06**, dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist.

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

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** belief sich im ersten Quartal 2018 auf 1,8 (i. V. 1,9) Mrd. €. Dieser leichte Rückgang war insbesondere auf die Entwicklung des Working Capital zurückzuführen. Die erhaltene Dividende von BBAC führte im ersten Quartal 2018 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 0,3 Mrd. €, während die Vorjahresperiode durch den Verkauf von Immobilien in Japan beeinflusst war.

Im ersten Quartal 2018 führte der **Free Cash Flow des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelabfluss von 1,1 (i. V. Mittelzufluss 0,3) Mrd. €. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow des Daimler-Konzerns insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Daimler Financial Services beeinflusst.

C.07**Netto-Liquidität des Industriegeschäfts**

in Millionen €	31. März 2018	31. Dez. 2017	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.263	9.515	+2.748
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	9.133	8.894	+239
Liquidität	21.396	18.409	+2.987
Finanzierungsverbindlichkeiten	-2.464	-1.600	-864
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-249	-212	-37
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-2.713	-1.812	-901
Netto-Liquidität	18.683	16.597	+2.086

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** **↗ C.07** errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

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

Seit dem 31. Dezember 2017 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 2,1 Mrd. € auf 18,7 Mrd. €. Ursächlich für den Anstieg war insbesondere der positive Free Cash Flow.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung ist gegenüber dem 31. Dezember 2017 mit 105,2 Mrd. € unverändert. **↗ C.08**

C.08**Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns**

in Millionen €	31. März 2018	31. Dez. 2017	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.058	12.072	+1.986
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	10.407	10.063	+344
Liquidität	24.465	22.135	+2.330
Finanzierungsverbindlichkeiten	-129.388	-127.124	-2.264
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-283	-229	-54
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-129.671	-127.353	-2.318
Netto-Verschuldung	-105.206	-105.218	+12

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

Im ersten Quartal 2018 sind Daimler aus der **Emission** von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 4,7 (i. V. 6,7) Mrd. € zugeflossen. Aufgrund der Tilgung von Anleihen flossen 4,4 (i. V. 4,8) Mrd. € ab. Ein wesentlicher Teil des Emissionsvolumens wurde in Form sogenannter Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) durchgeführt. **↗ C.09**

Über die in der Tabelle dargestellten Emissionen hinaus wurden diverse weitere kleinere Begebungen in verschiedenen Ländern vorgenommen. Im Januar 2018 platzierte die Daimler AG eine sogenannte Panda-Anleihe mit einem Volumen von 3,0 Mrd. RMB im chinesischen Kapitalmarkt.

Im ersten Quartal 2018 wurden zudem zwei **Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen** in den USA durchgeführt. Dabei konnte ein Refinanzierungsvolumen von 2,3 Mrd. US-\$ generiert werden.

C.09**Benchmarkemissionen**

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Finance North America	1.700 Mio. US-\$	02/2018	02/2021
Daimler Finance North America	675 Mio. US-\$	02/2018	02/2023
Daimler Finance North America	625 Mio. US-\$	02/2018	02/2028

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2017 von 255,3 Mrd. € auf 262,8 Mrd. € an; währungsbereinigt ist ein Anstieg von 9,3 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 152,1 (i. V. 150,0) Mrd. € auf Daimler Financial Services; dies entspricht 58% aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern (i. V. 59%).

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

C.10

Verkürzte Bilanz¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	31. März 2018	31. Dez. 2017 ³	31. März 2018	31. Dez. 2017 ³	31. März 2018	31. Dez. 2017 ³
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	13.962	13.735	13.065	12.789	897	946
Sachanlagen	28.095	27.981	28.033	27.914	62	67
Vermietete Gegenstände	47.079	47.074	18.049	18.071	29.030	29.003
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	87.942	86.054	-99	-109	88.041	86.163
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	5.021	4.818	4.872	4.670	149	148
Vorräte	27.579	25.686	26.451	24.492	1.128	1.194
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.665	11.995	9.630	9.742	2.035	2.253
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.058	12.072	12.263	9.515	1.795	2.557
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	10.407	10.063	9.133	8.894	1.274	1.169
davon kurzfristig	9.525	9.073	9.131	8.893	394	180
davon langfristig	882	990	2	1	880	989
Übrige finanzielle Vermögenswerte	7.347	6.806	-10.614	-10.661	17.961	17.467
Sonstige Vermögenswerte	9.181	9.061	-57	39	9.238	9.022
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	451	-	-	-	451	-
Summe Aktiva	262.787	255.345	110.726	105.356	152.061	149.989
Passiva						
Eigenkapital	66.887	65.159	54.628	52.780	12.259	12.379
Rückstellungen	22.209	22.136	21.085	21.110	1.124	1.026
Finanzierungsverbindlichkeiten	129.388	127.124	2.464	1.600	126.924	125.524
davon kurzfristig	49.147	48.746	-21.647	-19.435	70.794	68.181
davon langfristig	80.241	78.378	24.111	21.035	56.130	57.343
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.865	12.451	13.881	11.632	984	819
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	9.481	9.275	5.505	5.375	3.976	3.900
Vertragsverbindlichkeiten	11.114	11.208	10.756	10.862	358	346
Sonstige Schulden	8.644	7.992	2.407	1.997	6.237	5.995
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	199	-	-	-	199	-
Summe Passiva	262.787	255.345	110.726	105.356	152.061	149.989

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

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

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

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 14,0 (i. V. 13,7) Mrd. € beinhalten 10,5 (i. V. 10,3) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 2,0 (i. V. 2,0) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,1 (i. V. 1,1) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen ein Anteil von 79 (i. V. 79)% auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und jeweils Anteile von 10 (i. V. 10)% auf die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Vans und Daimler Trucks.

Die **Sachanlagen** liegen nahezu unverändert bei 28,1 (i. V. 28,0) Mrd. €. Im ersten Quartal 2018 wurden weltweit 1,3 Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten für neue Produkte und Technologien, die Erweiterung der Kapazitäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen Sachinvestitionen von 1,1 (i. V. 0,9) Mrd. €.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich auf insgesamt 135,0 (i. V. 133,1) Mrd. €. Der währungsbereinigte Zuwachs von 3,3 Mrd. € war insbesondere durch das gestiegene Neugeschäft bei Daimler Financial Services bedingt; das Geschäft mit Endkunden konnte insbesondere in Asien und in Europa weiter ausgebaut werden. Der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 51% leicht unter dem Vorjahresniveau (i. V. 52%).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** von 5,0 (i. V. 4,8) Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd., BAIC Motor Corporation Ltd. sowie der There Holding B.V.

Die **Vorräte** stiegen von 25,7 Mrd. € auf 27,6 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt bei 10% und somit auf dem Vorjahreswert. Der Anstieg betraf alle automobilen Geschäftsfelder insbesondere bei den Fertigen Erzeugnissen.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 11,7 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau (12,0 Mrd. €). 46% der Forderungen entfielen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 26% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** sind gegenüber dem 31. Dezember 2017 um 2,0 Mrd. € auf 14,1 Mrd. € gestiegen.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2017 von 10,1 Mrd. € auf 10,4 Mrd. € erhöht. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen in der Regel ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** stiegen um 0,5 Mrd. € auf 7,3 Mrd. €. Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigenkapitalanteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen und sonstigen Beteiligungen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** von 9,2 (i. V. 9,1) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

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

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2017 von 65,2 Mrd. € auf 66,9 Mrd. €. Dem positiven Konzernergebnis von 2,4 Mrd. € stehen die in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen von 0,2 Mrd. € sowie 0,1 Mrd. € ergebnisneutralen Verluste aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente entgegen. Darüber hinaus wirkten negative Effekte aus der Währungsumrechnung von 0,3 Mrd. €. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende

Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 65,5 (i. V. 63,9) Mrd. €.

Im Verhältnis zum Anstieg der Bilanzsumme von 3% stieg das Eigenkapital gegenüber dem um die Dividende bereinigten Eigenkapital des Vorjahres proportional. Infolge lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 24,0% unverändert auf dem Niveau des Vorjahres; für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 45,8% (i. V. 46,4%).

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

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 129,4 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 127,1 Mrd. €). Währungsbereinigt ist ein Anstieg von 3,3 Mrd. € zu verzeichnen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 51% auf Anleihen, 28% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 9% auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie 9% auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens auf 14,9 (i. V. 12,5) Mrd. € erhöht. 63% der Verbindlichkeiten entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 22% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 9,5 (i. V. 9,3) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten, Restwertgarantien, Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten, erhaltene Kauttionen sowie Verbindlichkeiten aus der Personalabrechnung.

Die **Vertragsverbindlichkeiten** liegen nahezu unverändert bei 11,1 (i. V. 11,2) Mrd. €. Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien und Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

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

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

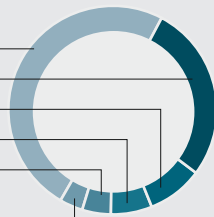
Mitarbeiter

Zum Ende des ersten Quartals 2018 waren im Daimler-Konzern weltweit 294.029 (Jahresende 2017: 289.321) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 173.882 (Jahresende 2017: 172.089) in Deutschland tätig; 24.426 (Jahresende 2017: 23.513) waren es in den USA, 10.027 (Jahresende 2017: 9.800) in Brasilien und 9.898 (Jahresende 2017: 10.016) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren Ende März 2018 4.150 (Jahresende 2017: 4.099) Beschäftigte tätig. **↗ C.11**

C.11

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern (per 31.03. 2018)

Daimler-Konzern	294.029
Mercedes-Benz Cars	144.757
Daimler Trucks	81.059
Mercedes-Benz Vans	25.768
Daimler Buses	18.605
Daimler Financial Services	13.260
Konzernübergreifende Funktionen & Services	10.580



Wichtige Ereignisse

Veränderungen in Vorstand und Aufsichtsrat

Im Februar 2018 hat der Aufsichtsrat der Daimler AG den Vertrag von Renata Jungo Brüngger bis zum Jahresende 2023 verlängert. Jungo Brüngger ist seit dem 1. Januar 2016 im Vorstand der Daimler AG verantwortlich für Integrität und Recht; ihr Vertrag wäre Ende 2018 ausgelaufen.

Am 5. April 2018 wählte die Hauptversammlung Sari Baldauf, ehemals Vorsitzende des Board of Directors der Fortum Oyj, Finnland, und Dr. Jürgen Hambrecht, Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE, erneut als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat. Marie Wieck, General Manager bei IBM Blockchain, wurde erstmals als Vertreterin der Anteilseigner in den Aufsichtsrat gewählt. Die Amtszeit der drei gewählten Aufsichtsratsmitglieder begann nach Beendigung der Hauptversammlung 2018 und endet mit Ablauf der Hauptversammlung im Jahr 2023.

Im März und April 2018 fanden die Aufsichtsratswahlen der Arbeitnehmervertreter statt. Neu gewählt wurden Dr. Sabine Zimmer und Raymond Curry Jr. Mit Raymond Curry Jr. wird auch weiterhin ein Gewerkschaftsvertreter aus dem Ausland im Aufsichtsrat der Daimler AG sitzen. Jörg Spies und Valter Sanchez gehören dem neuen Aufsichtsrat nicht mehr an. Die Amtszeit der Arbeitnehmervertreter begann nach Ablauf der Hauptversammlung 2018 und endet mit Ablauf der Hauptversammlung im Jahr 2023.

Daimler begrüßt neuen Großaktionär

Der chinesische Unternehmer Li Shufu hat sich mit 9,69% an der Daimler AG beteiligt. Daimler freut sich, mit Li Shufu einen weiteren langfristig orientierten Investor gewonnen zu haben, der von der Innovationsstärke, der Strategie und dem Zukunftspotenzial von Daimler überzeugt ist. Daimler kennt und schätzt Li Shufu als chinesischen Unternehmer mit besonderer Kompetenz und Zukunftsorientierung, mit dem man den industriellen Wandel konstruktiv diskutieren kann. Daimler ist in China umfassend und breit aufgestellt und hat mit BAIC einen starken Partner vor Ort.

Daimler und BMW Group vereinbaren Bündelung ihrer Mobilitätsdienste

Vorbehaltlich der Prüfung und Freigabe durch die zuständigen Wettbewerbsbehörden planen Daimler und die BMW Group, ihre bestehenden Angebote für On-Demand-Mobilität in den Bereichen Carsharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität zusammenzuführen und künftig strategisch weiter auszubauen. Beide Unternehmen sollen jeweils 50% der Anteile an den Gemeinschaftsunternehmen der Mobilitätsdienste beider Konzerne halten. Das Ziel dieser im März unterzeichneten Vereinbarung ist, einer der führenden Anbieter von innovativen Mobilitätsdienstleistungen zu werden.

Risiko- und Chancenbericht

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

Im ersten Quartal 2018 haben sich die Risiken verschärft, die sich aus dem zunehmend handelsbeschränkenden Kurs der US-Administration ergeben könnten. Der Übergang von protektionistischer Rhetorik zu konkreten Maßnahmen, wie der Entscheidung der US-Regierung, Importzölle auf Stahl und Aluminium zu erheben, hat das Risiko erhöht, dass es infolge weiterer Maßnahmen und entsprechender Gegenreaktionen, zum Beispiel seitens der EU oder Chinas, zu einer Spirale protektionistischer Maßnahmen kommt. Dies könnte erhebliche negative Konsequenzen für globale Stimmungsindikatoren, Investitionsentscheidungen und letztlich für das Wachstum der Weltwirtschaft haben.

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

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

Aus dem geopolitischen Umfeld ergeben sich weiterhin Risiken, die sich im ersten Quartal 2018 leicht erhöht haben.

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

Im Jahr 2017 haben amerikanische Umweltbehörden einem anderen Fahrzeughersteller Mitteilungen eines Rechtsverstößes (notices of violation) erteilt, und die Vereinigten Staaten haben diesbezüglich Klage gegen diesen Fahrzeughersteller erhoben. In diesen Mitteilungen und dieser Klage wurden Funktionalitäten, darunter anscheinend auch für Dieselfahrzeuge übliche Funktionalitäten, als sogenannte nicht offengelegte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) und in einigen nicht näher spezifizierten Fällen als unzulässig identifiziert. Zudem hat das KBA im ersten Quartal 2018 in einem an Daimler gerichteten Anhörungsschreiben den Verdacht geäußert, dass einige näher spezifizierte Funktionalitäten in einem Fahrzeugtyp unzulässig sein könnten. Vor dem Hintergrund dieser Vorgänge und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen und Verwaltungsverfahren sowie unserer eigenen internen Untersuchung ist nicht auszuschließen, dass die verschiedenen Behörden zu dem Schluss kommen, dass in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen ähnliche und/oder unzulässige Funktionalitäten enthalten sind. Darüber hinaus haben die Behörden die Untersuchungen von Daimlers Prozessen und Regelkonformität im Hinblick auf die Meldung laufender technischer Veränderungen, von Feldmaßnahmen und technischen Mängeln verstärkt. Die Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und Verfahren sowie die Beantwortung der behördlichen Anfragen und unsere interne Untersuchung sind noch nicht abgeschlossen; Daimler kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs dieser Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren treffen. Für den Fall, dass diese oder andere Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren zu nachteiligen Ergebnissen oder einem nachteiligen Ausgang führen oder sich in sonstiger Weise nachteilig entwickeln, könnte Daimler zu erheblichen Geldstrafen, Feldmaßnahmen, Rückrufaktionen,

Maßnahmen zur Prozessverbesserung und Schadensbegrenzung sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von Förderkrediten verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen, einschließlich weiterer Untersuchungen durch diese oder andere Behörden und weiterer Rechtsstreitigkeiten, ausgesetzt sein. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann eine negative Festlegung oder Feststellung zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu führen, dass auch andere Behörden diese Festlegung oder Feststellung übernehmen. Dies gilt auch dann, wenn die entsprechende Festlegung oder Feststellung nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fällt. Somit besteht das Risiko, dass negative Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

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

Darüber hinaus hat sich unsere Einschätzung der Risiken und Chancen seit der Vorlage des Geschäftsberichts 2017 nicht wesentlich verändert.

Prognosebericht

Zu Beginn des zweiten Quartals sind die konjunkturellen Perspektiven für die **Weltwirtschaft** weiterhin günstig, so dass sich die solide Wachstumsdynamik im weiteren Jahresverlauf fortsetzen dürfte. Die aktuellen Prognosen für das Gesamtjahr 2018 bewegen sich weiterhin über der 3%-Marke. Die US-amerikanische Wirtschaft sollte ihren Aufschwung fortsetzen und dank stabiler Inlandsnachfrage und Impulsen aus der zum Jahresende 2017 verabschiedeten Steuerreform ihr Wachstumstempo auf mehr als 2,5% beschleunigen. Ungeachtet der politischen Unwägbarkeiten signalisieren die meisten Konjunkturindikatoren für die Wirtschaft der Europäischen Währungsunion (EWU) auch für das Jahr 2018 eine überdurchschnittliche Entwicklung. Auf der Basis einer robusten inländischen Nachfrage sowie eines soliden Beitrags des Außenhandels sollte erneut ein Wirtschaftswachstum von mehr als 2% erreicht werden. Angesichts der anhaltenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem angestrebten EU-Austritt Großbritanniens dürfte das Wachstum der britischen Wirtschaft mit rund 1,5% eher verhalten ausfallen. Von zentraler Bedeutung für die Weltwirtschaft ist die weitere Entwicklung der chinesischen Wirtschaft. Ausgehend von der ausgesprochen robusten Konjunkturentwicklung des Jahres 2017 erwartet die Mehrzahl der Analysten aufgrund einer Verringerung der staatlichen Stimuli und einer etwas restriktiveren Kreditvergabe eine leichte Verlangsamung des Wachstums auf rund 6,5%. Der südamerikanische Wirtschaftsraum dürfte seinen Erholungspfad in diesem Jahr mit etwas beschleunigter Dynamik fortsetzen, bleibt aber mit knapp 2,5% weiterhin unterhalb seiner Möglichkeiten. Das gilt insbesondere für Brasilien, wo die wirtschaftliche Erholung im Verlauf des Jahres allmählich Fahrt aufnehmen sollte, jedoch im Vergleich zu früheren Aufschwungphasen mit rund 2,5% ziemlich moderat erwartet wird. In Osteuropa dürfte sich in Summe das Wachstum nach der äußerst dynamischen Entwicklung des Jahres 2017 etwas abschwächen, überwiegend bedingt durch die Konsolidierung des Wachstumstempos in größeren Volkswirtschaften wie der Türkei und Polen. Im größten Markt Russland ist nach der bislang verhaltenen Erholung dagegen eine leichte Beschleunigung zu erwarten. Das größte Risiko für den positiven Ausblick für die Weltwirtschaft ist derzeit sicherlich in einer Eskalation der aktuellen handelspolitischen Spannungen zu sehen.

Die weltweite **Pkw-Nachfrage** dürfte im Jahr 2018 von einem hohen Niveau ausgehend weiter zunehmen. Aktuell ist mit einem leichten Anstieg von rund 2% zu rechnen. In Europa erwarten wir insgesamt einen leichten Zuwachs der Pkw-Verkäufe. Dabei sollte die Nachfrage in Westeuropa angesichts des inzwischen wieder überdurchschnittlich hohen Marktniveaus in etwa gleichbleiben. In Osteuropa ist vor allem infolge der fortgesetzten Erholung des russischen Marktes von einem deutlichen Anstieg auszugehen. Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sollte das hohe Niveau von etwa 17 Mio. verkauften Einheiten in diesem Jahr halten können. Der chinesische Pkw-Markt ist weiterhin wesentlich durch regulatorische Rahmenbedingungen geprägt. Der Steuersatz für den Kauf kleiner Pkw mit Motorisierungen bis zu 1,6 l Hubraum wurde zu Jahresbeginn wieder auf den ursprünglichen Satz von 10% angehoben, was die Nachfrage in diesem Jahr dämpfen dürfte. Trotzdem ist mit einem leichten Anstieg des chinesischen Pkw-Marktes zu rechnen. In Japan gehen wir von einer leichten Korrektur des Pkw-Marktes nach unten aus; die Nachfrage in Indien sollte weiterhin deutlich wachsen.

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

In einem weiterhin günstigen volkswirtschaftlichen Umfeld gehen wir davon aus, dass die Nachfrage in der Region EU30 das robuste Marktniveau des Vorjahres beibehalten wird. In Brasilien ist damit zu rechnen, dass die etwas schwungvollere wirtschaftliche Erholung einen deutlichen Anstieg des Lkw-Marktes mit sich bringen wird, wenn auch von sehr niedrigem Niveau kommend. Auch der türkische Markt sollte von einer niedrigen Ausgangsbasis startend signifikant zulegen. In Russland erwarten wir einen weiteren deutlichen Anstieg der Lkw-Nachfrage.

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

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

Bei den **Bussen** erwarten wir in der Region EU30 ein Marktvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Die Marktsituation in Lateinamerika wird durch den Aufwärtstrend der Wirtschaft in Brasilien deutlich positiv beeinflusst. Nach den deutlichen Rückgängen bis zum Jahr 2016 und der Wende im Jahr 2017 gehen wir davon aus, dass sich die deutliche Markterholung im Jahr 2018 fortsetzt. In Indien rechnen wir ebenfalls mit einer deutlichen Belebung der Nachfrage.

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

Mercedes-Benz Cars plant für das Gesamtjahr 2018 eine leichte Steigerung des Absatzes gegenüber dem Vorjahr auf ein neues Rekordniveau. Als stärksten Wachstumstreiber sehen wir dabei den chinesischen Markt. Die Basis für die angestrebte weltweite Steigerung der Verkaufszahlen ist weiterhin unser attraktives und innovatives Modellportfolio, dessen Vielfalt im Jahr 2018 größer ist als je zuvor. Wesentliche Absatzimpulse erwarten wir durch unsere SUVs. Die neue A-Klasse als Vorbote unserer neuen Generation der Kompaktwagen sowie unsere modellgepflegte C-Klasse und die E-Klasse Familie gehören im Jahresverlauf neben den SUVs – allen voran dem GLC – ebenfalls zu den Hauptabsatztreibern. Mit der Markteinführung des S-Klasse Coupés sowie des Cabriolets im ersten Quartal ist die neue S-Klasse Familie vollständig im Markt erhältlich. Unsere batterieelektrischen smart Modelle werden ab Mai die ersten vollelektrischen EQ-Modelle auf den Straßen sein. Darüber hinaus führen wir weitere neue attraktive Modelle in den Markt ein. Dazu gehören von unserer Sportwagen- und Performance-Marke Mercedes-AMG die neuen 53er-Modelle des E-Klasse Coupés und Cabrios sowie die kürzlich auf der New York International Auto Show vorgestellten AMG Modelle der C-Klasse Baureihe wie C 63 und C 43. Der Mercedes-AMG GT 4-Türer, der in Genf vorgestellt wurde, erweitert die AMG Sportwagen-Familie.

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

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

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

Daimler Financial Services erwartet für das Jahr 2018 weiteres Wachstum beim Vertragsvolumen. Ausschlaggebend hierfür ist insbesondere die starke Neugeschäftsentwicklung des Jahres 2017, die sich im laufenden Jahr auf gleichbleibend hohem Niveau fortsetzen sollte. Neue Marktpotenziale erschließen wir vor allem in China sowie durch neue und digitale Möglichkeiten des Kundenkontakts – vor allem indem wir unsere Online-Vertriebskanäle gezielt weiterentwickeln.

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

Die Daimler AG hat mit dem Geschäftsjahr 2018 die Bilanzierung an die neuen Rechnungslegungsstandards IFRS 9 und IFRS 15 angepasst. Dies führt zu geringeren EBIT- und Umsatzvergleichswerten des Geschäftsjahres 2017 gegenüber den im Geschäftsbericht 2017 ausgewiesenen Werten. Diese Änderungen haben auch Auswirkungen auf den Ergebnisausblick der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Daimler Buses.

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

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

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

- Mercedes-Benz Cars: leicht über Vorjahresniveau,
- Daimler Trucks: deutlich über Vorjahresniveau,
- Mercedes-Benz Vans: leicht unter Vorjahresniveau,
- Daimler Buses: leicht über Vorjahresniveau und
- Daimler Financial Services: deutlich über Vorjahresniveau.

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

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 der Wechselkurse, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige im aktuellen Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Mercedes-Benz Cars

Absatzrekord im ersten Quartal mit 594.300 (i. V. 568.100) Fahrzeugen

Weiter hohe Nachfrage nach neuer E-Klasse und SUVs

Neue A-Klasse feiert Weltpremiere

EBIT mit 2.060 (i. V. 1.998) Mio. € leicht über Vorjahr

D.01

€-Werte in Millionen	Q1 2018	Q1 2017	Veränd. in %
Umsatz	22.998	22.521 ¹	+2
EBIT	2.060	1.998 ¹	+3
Absatz	594.299	568.070	+5
Produktion	608.071	584.942	+4
Beschäftigte	144.757	142.666 ²	+1

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

² Stand 31.12.2017

D.02

Absatz	Q1 2018	Q1 2017	Veränd. in %
Gesamt	594.299	568.070	+5
Europa	244.178	241.403	+1
davon Deutschland	78.547	74.072	+6
USA	70.490	78.425	-10
China	178.817	154.563	+16
Übrige Märkte	100.814	93.679	+8

Neuer Absatzrekord bei Mercedes-Benz Cars

Der Absatz von Mercedes-Benz Cars stieg im ersten Quartal 2018 um 5% auf 594.300 Einheiten. Das Geschäftsfeld konnte somit im zurückliegenden Quartal erneut einen Bestwert erzielen. Der Umsatz nahm um 2% auf 23,0 Mrd. € zu. Das EBIT belief sich auf 2.060 (i. V. 1.998) Mio. €.

In Europa konnte der Rekordwert aus dem Vorjahr nochmals leicht übertroffen und 244.200 Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und smart verkauft werden (+1%). Auf dem deutschen Markt verbuchte das Geschäftsfeld ein Plus von 6% und setzte 78.500 Einheiten ab. Auch in Frankreich (+7%) und Spanien (+4%) lagen die Verkaufszahlen im ersten Quartal über dem Vorjahreswert. Belgien (+9%) und Schweden (+6%) erzielten neue Bestwerte – ebenso wie Polen, wo das Wachstum mit +43% besonders stark war. In China stieg der Absatz in den ersten drei Monaten des Jahres um 16% auf den neuen Höchstwert von 178.800 Einheiten. Südkorea (+18%), Indien (+26%) und Malaysia (+29%) trugen ebenfalls mit neuen Verkaufsbestwerten zu dem Erfolg bei. Der Absatz in den USA lag im abgelaufenen Quartal bei 70.500 Einheiten (i. V. 78.400). In Kanada (+2%) und Mexiko (+7%) wurden von Januar bis März mehr Fahrzeuge verkauft als jemals zuvor im vergleichbaren Zeitraum.

SUVs bilden das absatzstärkste Segment

Die Nachfrage nach den SUVs von Mercedes-Benz stieg im ersten Quartal um 13% auf 212.300 Einheiten. Ein noch stärkeres Wachstum verzeichnete die S-Klasse Limousine: Im ersten Quartal wurden 21.100 Luxuslimousinen verkauft, das sind 31% mehr als in den ersten drei Monaten des Vorjahres. Die E-Klasse Limousine und das T-Modell erreichten mit einem Plus von 6% den neuen Bestwert von 90.800 verkauften Modellen. Der Absatz der C-Klasse Limousine und des T-Modells lag kurz vor dem Modellwechsel mit 101.800 Einheiten leicht über dem Vorjahresniveau (+1%). Von den Kompaktwagen wurden im Quartal vor der Markteinführung der neuen A-Klasse insgesamt 98.000 Einheiten der A- und B-Klasse, des CLA und CLA Shooting Brake verkauft (i. V. 102.200). Der Absatz der zwei- und viertürigen smart Modelle lag bei 30.400 Einheiten (i. V. 34.000).

Neue A-Klasse feiert Weltpremiere

Im ersten Quartal feierte die neue A-Klasse, die neue Maßstäbe in der Kompaktklasse setzt, ihre Weltpremiere. Außerdem wurde mit der C-Klasse Limousine, dem T-Modell, dem Cabriolet und dem Coupé die komplette C-Klasse Familie überarbeitet und der Weltöffentlichkeit präsentiert. Weitere Neuheiten im ersten Quartal sind die neue G-Klasse, das viertürige Mercedes-AMG GT Coupé, die überarbeitete Mercedes-Maybach S-Klasse und der weiter veredelte Mercedes-Maybach Pullman. Die Cabriolet- und Coupévariante der S-Klasse sind seit dem ersten Quartal in Europa und in den USA erhältlich. Das neue CLS Coupé feierte im März seine Markteinführung in Europa. Die batterieelektrischen Versionen der smart Modelle werden seit Bekanntgabe auf dem Auto-Salon in Genf unter dem Dach der Produkt- und Technologiemarke EQ vertrieben.

Mercedes-Benz Cars investiert weiterhin weltweit in die Elektro-Offensive und in die modernste Automobilproduktion der Welt

Auch im ersten Quartal waren die Werke von Mercedes-Benz Cars hoch ausgelastet. Wir bauen unser globales Produktionsnetzwerk weiter aus und treiben unsere Elektro-Offensive voran. Im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen haben wir mit der »Factory 56« eine der modernsten Automobilproduktionen der Welt präsentiert und den Grundstein für die erste Fabrik dieser Art gelegt. Die »Factory 56« kombiniert drei richtungsweisende Eigenschaften: Sie ist durchgängig digital und flexibel – und sie füllt den Begriff grüne Produktion mit Leben. In Thailand haben wir den Bau einer weiteren Batteriefabrik gestartet. Mit dieser strategischen Entscheidung stärkt Mercedes-Benz Cars die Präsenz in Südostasien und trägt der wachsenden Nachfrage nach Elektromobilität in der Region Rechnung. Damit werden wir künftig an sechs Standorten auf drei Kontinenten Batterien produzieren.

Daimler Trucks

Absatz mit 113.800 (i. V. 94.000) Einheiten deutlich über Vorjahresniveau

Mercedes-Benz eActros soll im realen Kundeneinsatz getestet werden

Daimler Trucks-Tochter FUSO fährt digital gekoppelt auf öffentlichen Straßen im Großraum Tokyo

EBIT von 647 (i. V. 662) Mio. €

D.03

€-Werte in Millionen	Q1 2018	Q1 2017	Veränd. in %
Umsatz	8.619	7.951 ¹	+8
EBIT	647	662 ¹	-2
Absatz	113.846	94.007	+21
Produktion	120.770	104.799	+15
Beschäftigte	81.059	79.483 ²	+2

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

2 Stand 31.12.2017

D.04

Absatz	Q1 2018	Q1 2017	Veränd. in %
Gesamt	113.846	94.007	+21
EU30 ¹	17.250	17.394	-1
NAFTA	40.822	32.906	+24
Lateinamerika (ohne Mexiko)	9.370	6.324	+48
Asien	37.675	30.000	+26
Übrige Märkte	8.729	7.383	+18
BFDA (Auman Trucks)	24.009	26.433	-9
Gesamt (einschließlich BFDA)	137.855	120.440	+14

¹ Europäische Union, Schweiz und Norwegen

Absatzstarkes erstes Quartal

Daimler Trucks steigerte den Absatz im ersten Quartal um 21% auf 113.800 Einheiten. Der Umsatz stieg auf 8,6 (i. V. 8,0) Mrd. €. Das EBIT lag mit 647 (i. V. 662) Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres, das Erträge von 267 Mio. € aus dem Verkauf von Immobilien am Standort Kawasaki in Japan enthielt.

Verkäufe des ersten Quartals deutlich über Vorjahr

In einem positiven Marktumfeld in der NAFTA-Region konnten wir unseren Absatz deutlich auf 40.800 (i. V. 32.900) Einheiten steigern. Wir sind in den Gewichtsklassen 6-8 mit einem Marktanteil von 41,5% (i. V. 40,8%) weiterhin Marktführer. In Lateinamerika erreichten wir mit 9.400 (i. V. 6.300) verkauften Fahrzeugen ebenfalls einen signifikanten Zuwachs. Einen wesentlichen Beitrag lieferte dazu die positive Absatzentwicklung in Brasilien mit 4.000 (i. V. 2.400) Einheiten. Unser Marktanteil im mittleren und schweren Segment in Brasilien lag bei 29,4% (i. V. 30,6%).

In der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) erreichte unser Absatz mit 17.300 (i. V. 17.400) Lkw in etwa das Niveau des Vorjahres. Wir sind in dieser Region mit Mercedes-Benz im Segment mittlerer und schwerer Lkw mit einem Marktanteil von 18,3% (i. V. 18,8%) Marktführer. In Deutschland setzten wir 6.100 (i. V. 6.500) Fahrzeuge ab. In der Türkei stieg unser Lkw-Absatz auf 1.800 (i. V. 1.300) Fahrzeuge.

In Asien steigerten wir unseren Absatz um 26% auf 37.700 Einheiten. Die Verkäufe in Indonesien stiegen deutlich auf 12.500 (i. V. 7.200) Einheiten. In Japan lag unser Absatz mit 12.000 (i. V. 11.600) Lkw leicht über dem Vorjahr. Mit der Marke FUSO erreichten wir im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Marktanteil von 18,7% (i. V. 17,6%). Unsere Verkäufe in Indien lagen mit 6.200 (i. V. 3.700) Einheiten deutlich über dem Vorjahresquartal. Den Marktanteil von BharatBenz konnten wir im Segment der oberen mittelschweren und schweren Lkw auf 8,7% (i. V. 7,2%) ausbauen. Der Absatz von Lkw der Marke Auman unseres Joint Ventures BFDA in China ging auf 24.000 (i. V. 26.400) Fahrzeuge zurück.

Mercedes-Benz eActros im Kundeneinsatz

Zehn schwere Mercedes-Benz Elektro-Lkw sollen ab Ende April im Kundeneinsatz auf Alltagstauglichkeit und Wirtschaftlichkeit getestet werden. Zwei Varianten des Mercedes-Benz eActros mit 18 und 25 Tonnen Gesamtgewicht sollen dabei von Kunden aus unterschiedlichen Branchen in Deutschland und in der Schweiz erprobt werden. Die Pilotkunden werden die Innovationsflotte für zwölf Monate testen und für Aufgaben einsetzen, die sonst mit konventionellen Dieselantrieben erledigt werden. Das Ziel ist, Elektro-Lkw für den innerstädtischen schweren Verteilerverkehr ab 2021 in Serie realisieren zu können.

FUSO Lkw im Platoon in Japan

Nach Tests zur elektronischen Kopplung von Lkw in Europa und Nordamerika fahren jetzt auch digital gekoppelte, teilautomatisierte FUSO Super Great in Japan in Platooning-Tests. Diese sind eine Initiative der Future Strategy 2017 der japanischen Regierung, welche das Ziel verfolgt, Innovationen wie das Internet of Things, Big Data und künstliche Intelligenz in sämtlichen Industrien anzuwenden.

Aktuelle Mercedes-Benz Lkw auch für Nahost und Afrika

Mit dem Actros und dem Arocs bringen wir die aktuelle Lkw-Generation der Marke Mercedes-Benz in über 40 weitere Märkte im Nahen und Mittleren Osten sowie in Afrika. Bislang fuhren dort Lkw der Vorgängergeneration. Die neuen Modelle wurden speziell für die lokalen Anforderungen wie extreme Hitze, schwieriges Terrain, Staub und extreme Beladungen konfiguriert und im Vorfeld unter härtesten Bedingungen von Abu Dhabi aus getestet. Die Markteinführung erfolgt durch die Daimler-Regionalzentren für Nutzfahrzeuge in Dubai und Nairobi.

Mercedes-Benz Vans

Absatzbestwert im ersten Quartal mit 93.000 (i. V. 86.800) Einheiten

Starkes Wachstum bei Vito (+16%) und V-Klasse (+19%)

Weltpremiere und Produktionsstart des neuen Sprinter

EBIT mit 172 (i. V. 337) Mio. € deutlich unter Vorjahr

D.05

€-Werte in Millionen	Q1 2018	Q1 2017	Veränd. in %
Umsatz	3.098	2.977 ¹	+4
EBIT	172	337 ¹	-49
Absatz	93.016	86.778	+7
Produktion	109.996	104.116	+6
Beschäftigte	25.768	25.255 ²	+2

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

² Stand 31.12.2017

D.06

Absatz	Q1 2018	Q1 2017	Veränd. in %
Gesamt	93.016	86.778	+7
EU30	60.418	60.539	-0
davon Deutschland	22.343	20.965	+7
NAFTA	11.272	8.531	+32
davon USA	8.750	6.251	+40
Lateinamerika (ohne Mexiko)	3.821	3.860	-1
Asien	9.253	6.787	+36
davon China	6.540	4.404	+49
Übrige Märkte	8.252	7.061	+17

Neuer Bestwert beim Absatz

Mercedes-Benz Vans steigerte seinen Absatz im ersten Quartal 2018 um 7% und verzeichnete mit 93.000 Einheiten das bisher absatzstärkste erste Quartal. Der Umsatz wuchs verglichen mit dem Vorjahresquartal um 4% auf 3,1 Mrd. €. Das EBIT der Transportersparte erreichte 172 (i. V. 337) Mio. € und lag damit deutlich unter Vorjahr.

Mercedes-Benz Vans bleibt auf Wachstumskurs

In der Region EU30 lag der Absatz im ersten Quartal 2018 mit 60.400 (i. V. 60.500) Einheiten auf Vorjahresniveau. Zuwächse verzeichnete Mercedes-Benz Vans beispielsweise in Spanien (+9%), Frankreich (+3%) und in der Schweiz (+16%). Im wichtigen deutschen Markt verzeichnete die Transportersparte mit einem Wachstum von 7% auf 22.300 Einheiten einen neuen Bestwert im ersten Quartal.

Sehr positiv war die Entwicklung in der NAFTA-Region. Dabei stieg der Absatz in den USA deutlich um 40% auf 8.800 Einheiten. In Lateinamerika lag der Absatz im ersten Quartal 2018 mit 3.800 (i. V. 3.900) Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres.

In China konnte Mercedes-Benz Vans seine Position weiter verbessern und verzeichnete mit einem Absatzanstieg von 49% auf 6.500 Einheiten ebenfalls einen neuen Rekord im ersten Quartal. Sehr positiv entwickelten sich auch die Verkäufe in der Türkei (+60%) und in Russland (+13%).

Zum weltweiten Markterfolg trugen insbesondere unsere Fahrzeuge im Midsize-Segment bei, deren Absatz im ersten Quartal 2018 insgesamt um 17% auf 42.700 Einheiten wuchs. Der Vito legte dabei um 16% auf 27.000 Fahrzeuge zu. Die Großraumlimousine V-Klasse kam ebenfalls erneut sehr gut bei den Kunden an und übertraf mit 15.700 Einheiten den Vorjahreswert um 19%. Bedingt durch den Auslauf der alten und den Anlauf der neuen Generation des Sprinter lag der Absatz beim großen Transporter mit 41.300 Fahrzeugen 8% unter Vorjahr.

Der Absatz des Stadtlieferwagens Citan stieg deutlich um 9% auf 5.900 Einheiten. Von der X-Klasse, die Ende 2017 in den Markt eingeführt wurde, setzten wir im ersten Quartal 3.200 Einheiten ab.

Weltpremiere und Produktionsstart des neuen Sprinter

Mercedes-Benz Vans feierte Anfang Februar die Weltpremiere des neuen Sprinter. Als erste vollvernetzte Gesamtsystemlösung der Transportersparte steht er ganz im Zeichen der Zukunftsinitiative adVANCE. Er markiert für Mercedes-Benz Vans damit einen weiteren Meilenstein im Wandel vom Hersteller von Fahrzeugen zum Anbieter ganzheitlicher Transport- und Mobilitätslösungen und will passgenaue Lösungen für jede Branche anbieten. Die Serienfertigung startete Anfang März in den Werken Düsseldorf und Ludwigsfelde.

Umfassende Lieferbeziehung mit Hymer vereinbart

Mercedes-Benz Vans und der Caravan- und Reisemobil-Hersteller Hymer haben Mitte März eine umfassende Lieferbeziehung bekanntgegeben. Damit wird Hymer perspektivisch der größte Kunde des neuen Sprinter, insbesondere für die neue Triebkopf-Variante, die Aufbauherstellern volle Flexibilität ab der B-Säule bietet.

ViaVan startet Ridesharing-Angebot

ViaVan, das Joint Venture von Mercedes-Benz Vans und dem US-amerikanischen Startup-Unternehmen Via, startete Anfang März seinen Ridesharing-Service in Amsterdam. Weitere europäische Großstädte folgen.

Weltpremiere der X-Klasse mit Sechszylindermotor

Beim Genfer Auto-Salon Anfang März feierte die Mercedes-Benz X-Klasse mit Sechszylindermotor und permanentem Allradantrieb 4MATIC ihre Weltpremiere. Dieses Spitzenmodell soll in Europa ab Mitte 2018 verfügbar sein.

Daimler Buses

Absatz mit 5.700 Bussen und Fahrgestellen deutlich über Vorjahr

Neuer Vertriebspartner in Nordamerika

Ausbau des Busgeschäfts in Asien

EBIT mit 37 (i. V. 72) Mio. € deutlich unter Vorjahr

D.07

€-Werte in Millionen	Q1 2018	Q1 2017	Veränd. in %
Umsatz	850	923 ¹	-8
EBIT	37	72 ¹	-49
Absatz	5.744	5.404	+6
Produktion	6.924	6.583	+5
Beschäftigte	18.605	18.292 ²	+2

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

² Stand 31.12.2017

D.08

Absatz	Q1 2018	Q1 2017	Veränd. in %
Gesamt	5.744	5.404	+6
EU30	1.367	1.392	-2
davon Deutschland	422	509	-17
Lateinamerika (ohne Mexiko)	3.109	2.398	+30
davon Brasilien	1.856	1.399	+33
Mexiko	453	738	-39
Asien	580	515	+13
Übrige Märkte	235	361	-35

Absatz deutlich über Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Buses stieg im ersten Quartal 2018 um 6% auf 5.700 Einheiten. Die Absatzsteigerung ist im Wesentlichen auf das stärkere Fahrgestellgeschäft in Lateinamerika (ohne Mexiko) zurückzuführen. Unser Umsatz ging im Vergleich zum Vorjahr um 8% auf 0,9 Mrd. € zurück. Das EBIT betrug 37 (i. V. 72) Mio. €.

Insgesamt deutliche Absatzsteigerung

In der Region EU30 hat Daimler Buses im ersten Quartal 1.400 Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt; das entspricht einem leichten Rückgang (-2%) gegenüber Vorjahr. Der Absatz im Heimatmarkt Deutschland konnte trotz weiterhin klarer Marktführerschaft nicht auf dem Vorjahresniveau gehalten werden und ging um 17% auf 400 Einheiten zurück.

In Brasilien setzte der Markt seinen Erholungskurs fort. Die Verkäufe lagen dort um 33% über dem Vorjahresniveau. Brasilien steuerte damit einen wesentlichen Beitrag für unsere positive Absatzentwicklung in Lateinamerika im ersten Quartal bei. Insgesamt stieg der Absatz von Daimler Buses in Lateinamerika (ohne Mexiko) um 30% auf 3.100 Fahrgestelle. In Mexiko setzten wir im ersten Quartal mit 500 (i. V. 700) Einheiten deutlich weniger ab als im Vorjahresquartal. Dagegen verzeichneten wir in Indien mit 340 (i. V. 190) Einheiten einen starken Absatzanstieg.

Neuer Vertriebspartner in Nordamerika

Daimler Buses hat die nordamerikanischen Vertriebsrechte für die Marke Setra zu Beginn des Jahres 2018 an REV Coach LLC übertragen. REV ist damit Nachfolger von Motor Coach Industries International Inc. (MCI) als Generalvertreter von Daimler Buses im nordamerikanischen Markt. Ab Juli 2018 wird REV Coach auch für den Kundendienst von Setra verantwortlich sein. Daimler Buses und REV haben sich darauf verständigt, in Zukunft gemeinsam weitere Chancen auf dem nordamerikanischen Markt zu sondieren.

Ausbau des Busgeschäfts in Asien

Daimler Buses baut sein Busgeschäft in Asien aus und hat den Verkauf von Mercedes-Benz Bussen in Taiwan gestartet. Die Fahrgestelle werden im brasilianischen Buswerk in São Bernardo do Campo produziert und an die Gegebenheiten des Zielmarktes angepasst. Vor Ort baut der lokale Partner MFBT Taiwan Company Ltd., ein Gemeinschaftsunternehmen der Daimler-Nutzfahrzeugtochter FUSO und der taiwanesischen Shung Ye Group, die Fahrgestelle zu Komplettfahrzeugen auf. Der Markteintritt in Taiwan ist ein wichtiger Schritt im Rahmen der globalen Wachstumsstrategie von Daimler Buses.

Vorabvorstellung des elektrischen Stadtbusses Citaro

Im Rahmen des diesjährigen Jahrespresseggesprächs von Daimler Buses wurde Medienvertretern das Konzept des elektrischen Mercedes-Benz Citaro vorab exklusiv präsentiert. Der vollelektrische Stadtbuss wird im September 2018 auf der IAA Nutzfahrzeuge seine Weltpremiere erleben. Der neue Elektrobus zeichnet sich durch sein innovatives Thermomanagement sowie durch besonders hohe Energieeffizienz aus. Darüber hinaus enthält der elektrische Citaro ein intelligentes Modulkonzept aus Batterie- und Ladetechnik. Ende des Jahres 2018 soll die Serienfertigung des Elektrobusses anlaufen.

Daimler Financial Services

Neugeschäft wächst um 6%

Vertragsvolumen steigt auf 142 Mrd. €

Daimler und BMW Group vereinbaren Bündelung ihrer Mobilitätsdienste

EBIT mit 548 (i. V. 524) Mio. € leicht über Vorjahr

D.09

€-Werte in Millionen	Q1 2018	Q1 2017	Veränd. in %
Umsatz	6.020	5.911	+2
EBIT	548	524	+5
Neugeschäft	17.861	16.812	+6
Vertragsvolumen	141.678	139.907 ¹	+1
Beschäftigte	13.260	13.012 ¹	+2

¹ Stand 31.12.2017

Weltweit 6% mehr Neugeschäft

Das Neugeschäft von Daimler Financial Services verzeichnete auch im ersten Quartal 2018 einen Zuwachs: Weltweit wurden 494.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 17,9 Mrd. € abgeschlossen – 6% mehr als im Vorjahreszeitraum. Das Vertragsvolumen erreichte Ende März den Wert von 141,7 Mrd. € und lag damit auf dem Niveau vom Jahresende 2017. Wechselkursbereinigt wuchs das Vertragsvolumen um 2%. Das EBIT betrug 548 (i. V. 524) Mio. € und lag damit leicht über Vorjahr.

Region Europa: Starkes Wachstum im Neugeschäft

Europaweit wurden im ersten Quartal 233.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge abgeschlossen (+7%). Das Neugeschäft stieg um 11% auf 7,5 Mrd. €. Das Vertragsvolumen in Europa bewegte sich mit 60,8 Mrd. € leicht über dem Niveau vom Jahresende 2017.

Nord- und Südamerika: Leichter wechselkursbedingter Rückgang im Neugeschäft

In Nord- und Südamerika wurden von Januar bis März 2018 Leasing- und Finanzierungsverträge mit einem Gesamtwert von 5,3 Mrd. € und damit wechselkursbedingt leicht unter Vorjahr abgeschlossen. Das Vertragsvolumen in Nord- und Südamerika lag Ende März mit 49,4 Mrd. € wechselkursbedingt leicht unter dem Niveau vom Jahresende 2017.

Starkes Wachstum in Afrika & Asien-Pazifik und China

Das Neugeschäft in der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) betrug im ersten Quartal 2,1 Mrd. € und lag damit in der Größenordnung des Vorjahres. In Japan konnte der Wert der neu abgeschlossenen Finanzierungs- und Leasingverträge um 7% gesteigert werden. Das Vertragsvolumen der Region belief sich Ende März auf 17,4 Mrd. € und lag damit auf dem Niveau vom Jahresende 2017.

In China stieg das Neugeschäft weiterhin stark: Im ersten Quartal wurden 91.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 2,9 Mrd. € abgeschlossen (+15%). Das Vertragsvolumen betrug Ende März 13,9 Mrd. € – ein Plus von 14% gegenüber Ende 2017.

Entwicklung des Versicherungsgeschäfts weiter positiv

Im Versicherungsgeschäft konnte Daimler Financial Services 523.000 Verträge und damit 12% mehr als im ersten Quartal 2017 vermitteln. Besonders positiv war die Entwicklung in Russland (+80%), China (+11%) und Deutschland (+3%).

Starke Allianz für ein einzigartiges Mobilitätsangebot

Daimler und die BMW Group bündeln ihre Kräfte, um ihren Kunden künftig Services für nachhaltige, urbane Mobilität in den Bereichen Carsharing, Ride-Hailing, multimodale Lösungen sowie Parken und Laden aus einer Hand anzubieten. Dazu haben die beiden Unternehmen am 28. März 2018 eine Vereinbarung zur Zusammenlegung ihrer Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste unterzeichnet.

Die Partner beabsichtigen, ihren Kunden zukünftig ein ganzheitliches Ökosystem an Mobilitätsdiensten anzubieten, das intelligent, nahtlos vernetzt und auf einen Fingertipp zur Verfügung steht. Allein die Mobilitätsdienstleistungen von Daimler Financial Services zählten mit car2go, moovel und mytaxi im ersten Quartal 21,4 Mio. Kunden und 37,5 Mio. Transaktionen in über 100 Städten weltweit. Das gemeinsame Vorhaben steht unter dem Vorbehalt der Prüfung und der Freigabe durch die zuständigen Wettbewerbsbehörden.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

E.01

	Q1 2018	Q1 2017 (angepasst) ¹
in Millionen €		
Umsatzerlöse	39.785	38.582
Umsatzkosten	-31.160	-30.579
Bruttoergebnis vom Umsatz	8.625	8.003
Vertriebskosten	-3.097	-3.071
Allgemeine Verwaltungskosten	-971	-897
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.712	-1.448
Sonstige betriebliche Erträge	331	671
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-293	-172
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	343	719
Übriges Finanzergebnis	105	-37
Zinserträge	55	58
Zinsaufwendungen	-139	-135
Ergebnis vor Ertragsteuern²	3.247	3.691
Ertragsteuern	-893	-1.039
Konzernergebnis	2.354	2.652
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	81	95
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.273	2.557
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	2,12	2,39
Verwässert	2,12	2,39

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

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

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

E.02

	Q1 2018	Q1 2017 (angepasst) ¹
in Millionen €		
Konzernergebnis	2.354	2.652
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-333	114
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten und Fremdkapitalinstrumenten	-12	3
Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-91	-15
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2	13
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-434	115
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-164	187
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-164	187
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-598	302
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	6	8
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-604	294
Gesamtergebnis	1.756	2.954
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	87	103
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	1.669	2.851

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

Konzernbilanz

E.03

	31. März 2018	31. Dez. 2017 (angepasst) ¹
in Millionen €		
Aktiva		
Immaterielle Vermögenswerte	13.962	13.735
Sachanlagen	28.095	27.981
Vermietete Gegenstände	47.079	47.074
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	5.021	4.818
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	47.757	46.600
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	882	990
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.745	3.204
Aktive latente Steuern	2.995	2.844
Übrige Vermögenswerte	1.191	1.203
Langfristige Vermögenswerte	150.727	148.449
Vorräte	27.579	25.686
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.665	11.995
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	40.185	39.454
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.058	12.072
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	9.525	9.073
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.602	3.602
Übrige Vermögenswerte	4.995	5.014
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	451	-
Kurzfristige Vermögenswerte	112.060	106.896
Summe Aktiva	262.787	255.345
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Kapitalrücklagen	11.741	11.742
Gewinnrücklagen	49.664	47.553
Übrige Rücklagen	1.036	1.504
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	65.511	63.869
Nicht beherrschende Anteile	1.376	1.290
Eigenkapital	66.887	65.159
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.107	5.767
Rückstellungen für Ertragsteuern	915	1.046
Rückstellungen für sonstige Risiken	7.211	7.143
Finanzierungsverbindlichkeiten	80.241	78.378
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.504	2.370
Passive latente Steuern	2.474	2.347
Rechnungsabgrenzungsposten	1.603	1.668
Vertragsverbindlichkeiten	4.778	3.833
Übrige Verbindlichkeiten	11	10
Langfristige Schulden	105.844	102.562
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.865	12.451
Rückstellungen für Ertragsteuern	721	560
Rückstellungen für sonstige Risiken	7.255	7.620
Finanzierungsverbindlichkeiten	49.147	48.746
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.977	6.905
Rechnungsabgrenzungsposten	1.576	1.528
Vertragsverbindlichkeiten	6.336	7.375
Übrige Verbindlichkeiten	2.980	2.439
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	199	-
Kurzfristige Schulden	90.056	87.624
Summe Passiva	262.787	255.345

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

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung

E.04

	Q1 2018	Q1 2017 (angepasst) ¹
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.247	3.691
Abschreibungen / Wertminderungen	1.478	1.389
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-342	-707
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-	-279
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-2.072	-1.221
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-4	30
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.485	2.247
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-2.258	-1.491
Vermietete Fahrzeuge	-558	-659
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-787	-110
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	421	-
Gezahlte Ertragsteuern	-797	-850
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	813	2.040
Zugänge zu Sachanlagen	-1.343	-1.300
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-765	-847
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	94	439
Erwerb von Anteilsbesitz	-198	-141
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	253	32
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-1.737	-806
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	1.354	2.893
Sonstige Ein- und Auszahlungen	100	72
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.242	342
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	3.581	-339
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-4	-12
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	6	-
Erwerb eigener Aktien	-50	-42
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-8	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	3.525	-393
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-110	-4
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.986	1.985
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	12.072	10.981
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	14.058	12.966

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

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

E.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente/ Fremdkapital- instrumente
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2017	3.070	11.744	40.794	2.842	53
Erstanwendungseffekt aus IFRS 15	-	-	95	-	-
Erstanwendungseffekt aus IFRS 9	-	-	23	-	-
Stand zum 1. Januar 2017 (angepasst)¹	3.070	11.744	40.912	2.842	53
Konzernergebnis (angepasst) ¹	-	-	2.557	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern (angepasst) ¹	-	-	214	97	4
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis (angepasst) ¹	-	-	-27	-	-1
Gesamtergebnis (angepasst) ¹	-	-	2.744	97	3
Dividenden	-	-	-3.477	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-35	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-11	-	-	-
Sonstiges	-	-7	-	-	-
Stand zum 31. März 2017 (angepasst)¹	3.070	11.726	40.144	2.939	56
Stand zum 1. Januar 2018 (angepasst)¹	3.070	11.742	47.553	258	66
Erstanwendungseffekt aus IFRS 9	-	-	2	-	-28
Stand zum 1. Januar 2018 (angepasst)¹	3.070	11.742	47.555	258	38
Konzernergebnis	-	-	2.273	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-218	-339	-15
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	54	-	3
Gesamtergebnis	-	-	2.109	-339	-12
Dividenden	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-1	-	-	-
Stand zum 31. März 2018	3.070	11.741	49.664	-81	26

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

Übrige Rücklagen							
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlust- rechnung umgegliedert werden							
Derivative Finanz- instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanz- investitionen	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital		
in Millionen €							
-537	-16	-	57.950	1.183	59.133	Stand zum 1. Januar 2017	
-	-	-	95	-	95	Erstanwendungseffekt aus IFRS 15	
-23	-	-	-	-	-	Erstanwendungseffekt aus IFRS 9	
-560	-16	-	58.045	1.183	59.228	Stand zum 1. Januar 2017 (angepasst) ¹	
-	-	-	2.557	95	2.652	Konzernergebnis (angepasst) ¹	
-4	13	-	324	5	329	Sonstiges Ergebnis vor Steuern (angepasst) ¹	
-2	-	-	-30	3	-27	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis (angepasst) ¹	
-6	13	-	2.851	103	2.954	Gesamtergebnis (angepasst) ¹	
-	-	-	-3.477	-240	-3.717	Dividenden	
-	-	-	-35	-	-35	Änderungen des Konsolidierungskreises	
-	-	-42	-42	-	-42	Erwerb eigener Aktien	
-	-	42	42	-	42	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-11	14	3	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
-	-	-	-7	-18	-25	Sonstiges	
-566	-3	-	57.366	1.042	58.408	Stand zum 31. März 2017 (angepasst) ¹	
1.171	9	-	63.869	1.290	65.159	Stand zum 1. Januar 2018 (angepasst) ¹	
-	-	-	-26	-8	-34	Erstanwendungseffekt aus IFRS 9	
1.171	9	-	63.843	1.282	65.125	Stand zum 1. Januar 2018 (angepasst) ¹	
-	-	-	2.273	81	2.354	Konzernergebnis	
-130	3	-	-699	6	-693	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
39	-1	-	95	-	95	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-91	2	-	1.669	87	1.756	Gesamtergebnis	
-	-	-	-	-50	-50	Dividenden	
-	-	-	-	6	6	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-50	-50	-	-50	Erwerb eigener Aktien	
-	-	50	50	-	50	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-1	51	50	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
1.080	11	-	65.511	1.376	66.887	Stand zum 31. März 2018	

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzernanhang zum Zwischenabschluss

1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

Allgemeines

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

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

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

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

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss zur Veröffentlichung am 26. April 2018 freigegeben. Der Konzernzwischenabschluss wurde vom Konzernabschlussprüfer einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

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

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

Im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS

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

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

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

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

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

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

Vertragsverbindlichkeiten ergeben sich bei Daimler insbesondere aus folgenden Sachverhalten:

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

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

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

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

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

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

Die Tabelle **E.06** zeigt die Auswirkungen der Anwendung des IFRS 15 und IFRS 9 (soweit die Effekte auf nicht-designierte Komponenten von Derivaten entfallen) auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für den Zeitraum 1. Januar bis 31. März 2017.

E.06

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

	Q1 2017
in Millionen €	
Umsatzerlöse	-194
Umsatzkosten	85
Vertriebskosten	-7
Allgemeine Verwaltungskosten	-
Sonstige betriebliche Erträge	-138
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-
Übriges Finanzergebnis ¹	17
Ertragsteuern	88
Konzernergebnis	-149

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

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

Die Auswirkungen auf die Posten der Konzernbilanz zum 1. Januar 2017 sowie zum 31. Dezember 2017 sind in Tabelle **E.07** dargestellt.

E.07**Effekte aus der Umstellung des IFRS 15 auf die Konzernbilanz**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

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

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

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

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

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

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

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

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

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

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

- a) Neutraler und wahrscheinlichkeitsgewichteter Betrag;
- b) Zeitwert des Geldes; und
- c) angemessene und belastbare Informationen (sofern diese ohne unangemessenen Kosten- und Zeitaufwand zur Verfügung stehen) zum Abschlussstichtag über vergangene Ereignisse, gegenwärtige Umstände und Vorhersagen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 7 E.08 zeigt die Effekte der Erstanwendung von IFRS 9 auf die Bestandteile des Konzern-Eigenkapitals.

Die ursprünglichen Bewertungskategorien und Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach IAS 39 sowie die neuen Bewertungskategorien und Buchwerte dieser finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten gemäß IFRS 9 können Tabelle 7 E.09 entnommen werden.

Tabelle 7 E.10 zeigt die Überleitung der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach IAS 39 zum 31. Dezember 2017 auf die Buchwerte gemäß IFRS 9 zum 1. Januar 2018.

E.08

Erstanwendungseffekte von IFRS 9 auf das Konzern-Eigenkapital

in Millionen €

Gewinnrücklage

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

Rücklagen für zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

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

Rücklagen für Eigenkapitalanteile erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet

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

Rücklagen für Fremdkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet

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

Nicht beherrschende Anteile, nach Steuern

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

E.09

Bewertungskategorien der Finanzinstrumente

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

E.10**Überleitung der Buchwerte (IAS 39 zu IFRS 9)**

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

2. Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden

Im März 2018 wurde durch den Daimler-Konzern und die BMW Group eine Vereinbarung zur Zusammenlegung ihrer Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste unterzeichnet. Die Partner beabsichtigen, ihren Kunden zukünftig ein ganzheitliches Ökosystem an Mobilitätsdiensten anzubieten, das intelligent, nahtlos vernetzt und auf einen Fingertipp zur Verfügung steht. Dazu werden die bereits bestehenden Angebote für On-Demand Mobilität in den Bereichen CarSharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität zusammengeführt und künftig in Gemeinschaftsunternehmen strategisch weiter ausgebaut. Die Gründung der Gemeinschaftsunternehmen wird im Segment Daimler Financial Services zu einem signifikanten positiven Ergebniseffekt und Zahlungsmittelabfluss führen. Der Vollzug der Transaktion wird nach Zustimmung der Wettbewerbsbehörden für das zweite Halbjahr 2018 erwartet. Zum 31. März 2018 betrugen die Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe 451 Mio. €; die Schulden lagen bei 199 Mio. €.

3. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geographische Regionen aufgegliedert und in Tabelle **7 E.11** dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten.

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

E.11

Umsatzerlöse

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1 2018								
Europa	9.162	2.435	2.039	516	1.044	15.196	-881	14.315
NAFTA	4.047	3.532	371	38	1.058	9.046	-15	9.031
Asien	7.984	1.551	217	29	46	9.827	-3	9.824
Übrige Märkte	948	925	245	171	39	2.328	-107	2.221
Umsatzerlöse IFRS 15	22.141	8.443	2.872	754	2.187	36.397	-1.006	35.391
Umsatzerlöse Sonstige	857	176	226	96	3.833	5.188	-794	4.394
Umsatzerlöse gesamt	22.998	8.619	3.098	850	6.020	41.585	-1.800	39.785

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1 2017 (angepasst)¹								
Europa	9.210	2.299	2.084	559	940	15.092	-835	14.257
NAFTA	4.840	3.219	297	65	1.185	9.606	-17	9.589
Asien	7.272	1.534	179	35	50	9.070	-1	9.069
Übrige Märkte	1.093	739	243	180	45	2.300	-49	2.251
Umsatzerlöse IFRS 15	22.415	7.791	2.803	839	2.220	36.068	-902	35.166
Umsatzerlöse Sonstige	106	160	174	84	3.691	4.215	-799	3.416
Umsatzerlöse gesamt	22.521	7.951	2.977	923	5.911	40.283	-1.701	38.582

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

4. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Umsatzkosten beliefen sich im ersten Quartal 2018 auf 31.160 (Q1 2017: 30.579) Mio. €. Sie beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für abgesetzte Erzeugnisse.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im ersten Quartal 2018 auf 3.097 (Q1 2017: 3.071) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im ersten Quartal 2018 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 971 (Q1 2017: 897) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb und der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im ersten Quartal 2018 bei 1.712 (Q1 2017: 1.448) Mio. €. Sie enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

Optimierungsprogramme

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

5. Sonstige betriebliche Erträge

Die Sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich im ersten Quartal 2018 auf 331 (Q1 2017: 671) Mio. €. Im ersten Quartal 2017 waren insbesondere Erträge von 267 Mio. € aus dem Verkauf von Immobilien durch die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation am Standort Kawasaki in Japan enthalten.

6. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen weisen folgende Zusammensetzung auf:

E.12

Zinserträge und Zinsaufwendungen

	Q1 2018	Q1 2017
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	1	1
Zinsen und ähnliche Erträge	54	57
	55	58
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-33	-52
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-106	-83
	-139	-135

7. Immaterielle Vermögenswerte

Die Immateriellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

E.13

Immaterielle Vermögenswerte

	31. März 2018	31. Dez. 2017
in Millionen €		
Geschäftswerte	1.082	1.115
Entwicklungskosten	10.526	10.280
Übrige immaterielle Vermögenswerte	2.354	2.340
	13.962	13.735

8. Sachanlagen

Die Sachanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

E. 14		
Sachanlagen		
	31. März 2018	31. Dez. 2017
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	8.209	8.244
Technische Anlagen und Maschinen	9.226	9.334
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.172	5.933
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4.488	4.470
	28.095	27.981

9. Vermietete Gegenstände

Zum 31. März 2018 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 47.079 (31. Dezember 2017: 47.074) Mio. €. Im ersten Quartal des Jahres 2018 ergaben sich Zugänge von 6.060 (Q1 2017: 5.946) Mio. € und Abgänge von 3.412 (Q1 2017: 3.386) Mio. €. Die Abschreibungen für die ersten drei Monate des Jahres 2018 betrugen 2.070 (Q1 2017: 1.917) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

10. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle **E.15** zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle **E.16** zeigt Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

E.15

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
31. März 2018				
At-equity-Buchwert ¹	4.463	520	38	5.021
At-equity-Ergebnis (Q1 2018) ¹	319	21	3	343
31. Dez. 2017				
At-equity-Buchwert ¹	4.282	500	36	4.818
At-equity-Ergebnis (Q1 2017) ¹	714	3	2	719

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

E.16

Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor ²	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
31. März 2018					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	10,1	29,4	-	-
At-equity-Buchwert ¹	2.479	784	545	655	4.463
At-equity-Ergebnis (Q1 2018) ¹	332	3	-16	-	319
31. Dez. 2017					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	10,1	33,3	-	-
At-equity-Buchwert ¹	2.130	777	732	643	4.282
At-equity-Ergebnis (Q1 2017) ¹	290	264	166	-6	714

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.

BBAC

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

BAIC Motor

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

THBV (HERE)

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

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

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

11. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

E. 17

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. März 2018			31. Dez. 2017 (angepasst) ¹		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	17.297	29.058	46.355	16.363	28.635	44.998
Absatzfinanzierung mit Händlern	15.737	3.000	18.737	16.065	3.061	19.126
Finanzierungsleasing-Verträge	7.628	16.233	23.861	7.430	15.370	22.800
Buchwert (brutto)	40.662	48.291	88.953	39.858	47.066	86.924
Wertberichtigungen	-477	-534	-1.011	-404	-466	-870
Buchwert (netto)	40.185	47.757	87.942	39.454	46.600	86.054

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

12. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

E. 18

Vorräte

	31. März 2018	31. Dez. 2017
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.932	2.655
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.817	3.373
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	20.559	19.361
Geleistete Anzahlungen	271	297
	27.579	25.686

13. Eigenkapital

Genehmigtes Kapital

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

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

Bedingtes Kapital

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

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

Eigene Aktien

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde die Gesellschaft bis zum 31. März 2020 ermächtigt, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwer-

ben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung von ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

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

Belegschaftsaktienprogramme

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

Dividende

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

14. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionsaufwendungen

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in der Tabelle [E.19](#) dargestellt.

Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen

In den ersten drei Monaten des Jahres 2018 betrugen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 30 (Q1 2017: 44) Mio. €.

E.19

Pensionsaufwendungen

	Q1 2018			Q1 2017		
	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-171	-147	-24	-170	-145	-25
Nettozinsaufwand	-22	-14	-8	-39	-29	-10
Nettozinsertrag	1	-	1	1	-	1
	-192	-161	-31	-208	-174	-34

15. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [E.20](#) entnommen werden.

E.20

Rückstellungen für sonstige Risiken

	31. März 2018			31. Dez. 2017 (angepasst) ¹		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	2.917	3.675	6.592	3.154	3.562	6.716
Personal- und Sozialbereich	2.045	2.190	4.235	2.209	2.216	4.425
Übrige	2.293	1.346	3.639	2.257	1.365	3.622
	7.255	7.211	14.466	7.620	7.143	14.763

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

16. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

E.21

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. März 2018			31. Dez. 2017		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	11.721	54.624	66.345	13.785	53.288	67.073
Geldmarktpapiere	2.435	-	2.435	1.045	-	1.045
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	18.902	17.231	36.133	17.583	16.972	34.555
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	9.704	1.761	11.465	9.450	2.010	11.460
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	5.824	5.385	11.209	6.214	4.823	11.037
Verbindlichkeiten aus Finance Leases	25	323	348	27	325	352
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	536	917	1.453	642	960	1.602
	49.147	80.241	129.388	48.746	78.378	127.124

17. Rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, wurden Anfang 2016 mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei US-Bundesbezirksgerichten in den USA gegen die Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) eingereicht. Hauptvorwurf war die Verwendung von Vorrichtungen, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (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. Daimler AG und MBUSA halten die Klage für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

Eine weitere Verbraucher-Sammelklage mit gleichartigem Vorwurf gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften wurde im April 2016 in Kanada eingereicht. Am 29. Juni 2017 gab das Gericht einem Prozessantrag statt, bestimmte strittige Punkte für die Sammelklage zuzulassen und am 12. März 2018

wurde den Parteien per Gerichtsbeschluss aufgegeben, die potentiellen Anspruchsinhaber der Sammelklage bis zum 18. Mai 2018 über das laufende Verfahren schriftlich zu unterrichten. Daimler hält auch diese Klage für unbegründet und wird sich dagegen verteidigen. Am 14. Juli 2017 wurde eine weitere Sammelklage gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften am Superior Court of California, Los Angeles County, erhoben. In der Klage werden ähnliche Behauptungen wie in den bereits anhängigen US-Sammelklagen gemacht. Diese Klage wurde an die Bundesgerichte verwiesen und am 31. Oktober 2017 dem District of New Jersey zugeteilt. Am 21. Dezember 2017 haben sich die Parteien ohne Entscheidung in der Sache auf die Abweisung der Klage verständigt. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen erneut erhoben werden, aber Daimler hält auch diese Klage für unbegründet.

Daneben haben weltweit einige Bundes- und Landesbehörden sowie Institutionen Anfragen gestellt und/oder Untersuchungen oder Verwaltungsverfahren eingeleitet zu Testergebnissen, zu den eingesetzten Emissionskontrollsystemen in Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen und/oder zu Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängenden rechtlichen Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht. Zu diesen Behörden und Institutionen zählen unter anderem das US-Justizministerium (U.S. Department of Justice; DOJ), das die Daimler AG im April 2016 aufgefordert hat, den Zertifizierungs- und Zulassungsprozess in Bezug auf Abgasemissionen in den USA im Wege einer internen Untersuchung in Abstimmung mit dem DOJ zu überprüfen, die US-Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency; EPA), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board; CARB) und weitere US-Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission; SEC), die Europäische Kommission, bei der die Daimler AG einen Kronzeugenantrag gestellt hat, sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), der Dieselemissions-Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestags und die Staatsanwaltschaft Stuttgart.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit dem DOJ und den übrigen Behörden und Institutionen. Da diese Ermittlungen, Untersuchungen, Verwaltungsverfahren und die Beantwortung diesbezüglicher Anfragen sowie Daimlers interne Untersuchung noch andauern, werden gemäß IAS 37.92 keine weitergehenden Angaben dazu gemacht, ob und ggf. in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden.

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

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

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

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

18. Finanzinstrumente

Tabelle **E.22** und Tabelle **E.23** stellen die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns zum 31. März 2018 nach IFRS 9 und zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 dar.

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

E.22

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

	31. März 2018	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €		
Finanzielle Vermögenswerte		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	87.942	88.239
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.665	11.665
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.058	14.058
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	10.407	10.407
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	6.843	6.843
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.328	3.328
Zu Anschaffungskosten bewertet	236	236
Übrige finanzielle Vermögenswerte		
Eigen- und Fremdkapitalanteile	524	524
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	339	339
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	185	185
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	127	127
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.380	2.380
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.652	3.652
	130.755	131.052
Finanzielle Verbindlichkeiten		
Finanzierungsverbindlichkeiten	129.388	130.240
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.865	14.865
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	122	122
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	979	979
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.380	8.380
	153.734	154.586

E.23**Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten (nach IAS 39)¹**

31. Dez. 2017

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

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

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

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Die *Verzinslichen Wertpapiere* werden zum 31. März 2018 erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die ähnlichen Geldanlagen werden zu Anschaffungskosten bewertet und keiner Bemessungshierarchie zugeordnet, da der beizulegende Zeitwert dem Buchwert entspricht. Die *Eigenkapitalanteile* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für die zum 31. März 2018 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht. Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Verzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitalanteile wurden mit Börsenkursen zum 31. März 2018 bewertet. Sofern öffentliche Notierungen für einzelne Fremd- und Eigenkapitalanteile nicht vorlagen, basiert die Marktwertermittlung auf Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung standen.

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

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

Tabelle 7 E.24 und Tabelle 7 E.25 zeigen, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, zum 31. März 2018 nach IFRS 9 bzw. zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 eingestuft sind.

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

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

E.24

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

	31. März 2018			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €				
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte				
Verzinsliche Wertpapiere	10.171	6.370	3.801	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	6.843	3.042	3.801	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.328	3.328	-	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	524	94	256	174
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	339	94	148	97
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	185	-	108	77
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	127	-	127	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.380	-	2.380	-
	13.202	6.464	6.564	174
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	122	-	122	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	979	-	979	-
	1.101	-	1.101	-

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

E.25

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

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

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

19. Segmentberichterstattung

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

E.26

Segmentberichterstattung

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1 2018								
Außenumsatzerlöse	22.083	8.203	2.917	824	5.758	39.785	-	39.785
Konzerninterne Umsatzerlöse	915	416	181	26	262	1.800	-1.800	-
Umsatzerlöse gesamt	22.998	8.619	3.098	850	6.020	41.585	-1.800	39.785
Segmentergebnis (EBIT)	2.060	647	172	37	548	3.464	-129	3.335
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	319	10	16	-	-5	340	3	343
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstigen Risiken	10	5	-	-1	-1	13	-	13
	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1 2017 (angepasst)¹								
Außenumsatzerlöse	21.628	7.612	2.851	901	5.590	38.582	-	38.582
Konzerninterne Umsatzerlöse	893	339	126	22	321	1.701	-1.701	-
Umsatzerlöse gesamt	22.521	7.951	2.977	923	5.911	40.283	-1.701	38.582
Segmentergebnis (EBIT)	1.998	662	337	72	524	3.593	178	3.771
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	456	-6	7	-	-2	455	264	719
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstigen Risiken	-3	-2	-	-	-1	-6	-	-6

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

Überleitung

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ergibt sich aus Tabelle

➔ E.27.

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

E.27

Überleitung auf Konzernwerte

	Q1 2018	Q1 2017 (angepasst) ¹
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	3.464	3.593
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ²	3	264
Sonstige zentrale Posten	-122	-77
Eliminierungen	-10	-9
Konzern-EBIT	3.335	3.771
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten ³	-4	-3
Zinserträge	55	58
Zinsaufwendungen	-139	-135
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.247	3.691

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

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

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

20. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

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

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten und ist in Tabelle ➔ E.28 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 auf die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). An LSHAI hatte Daimler im zweiten Quartal 2017 einen Anteil von 15 % erworben. Weitere Ausführungen zu BBAC sind in Anmerkung 10 enthalten.

Die in Tabelle ➔ E.28 ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die LSHAI sowie die MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group). MBtech Group entwickelt, integriert und erprobt weltweit Komponenten, Systeme, Module und Fahrzeuge.

Gemeinschaftsunternehmen

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

Die Shenzen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd. (DENZA) ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Daimler garantiert für zwei Darlehen von externen Banken von insgesamt 1.250 Mio. RMB (rund 161 Mio. €) an die Gesellschaft. Zum 31. März 2018 sind Darlehen mit 705 Mio. RMB (rund 91 Mio. €) in Anspruch genommen. Darüber hinaus hat Daimler DENZA ein Gesellschafterdarlehen von 250 Mio. RMB (rund 32 Mio. €) gewährt, das in voller Höhe in Anspruch genommen ist. Gemäß seiner Beteiligungsquote an DENZA hat Daimler im Juli 2017 eine zusätzliche Eigenkapitalerhöhung von 500 Mio. RMB (65 Mio. €) vorgenommen.

Im Zusammenhang mit seiner 45%-igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgegeben, die in Tabelle 7 E.28 nicht enthalten sind (100 Mio. € zum 31. März 2018 und zum 31. Dezember 2017).

Gemeinschaftliche Tätigkeiten

In den gemeinschaftlichen Tätigkeiten werden insbesondere wesentliche Geschäftsbeziehungen mit der Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. sowie der EM-motive GmbH ausgewiesen.

E.28

Geschäftsbeziehungen mit nahe stehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen ²		Verbindlichkeiten ³	
	Q1 2018	Q1 2017	Q1 2018	Q1 2017	31. März 2018	31. Dez. 2017	31. März 2018	31. Dez. 2017
Assoziierte Unternehmen	3.424	1.103	243	96	2.566	2.827	247	253
davon LSHAI ¹	2.251	-	157	-	1.036	1.075	147	127
davon BBAC	1.075	1.008	19	37	1.456	1.673	65	65
Gemeinschaftsunternehmen	286	169	16	14	224	183	101	115
Gemeinschaftliche Tätigkeiten	10	3	56	54	36	28	16	54

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

2 Nach Wertminderungen von insgesamt 53 Mio. € (52 Mio. € zum 31. Dezember 2017).

3 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 2018 bis 31. März 2018, 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 26. April 2018

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Becker
Wirtschaftsprüfer

Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer

Adressen | Informationen

Investor Relations

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

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

Konzeption und Inhalt

Daimler AG
Investor Relations

Publikationen für unsere Aktionäre:

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

Finanzkalender

Zwischenbericht Q1 2018

27. April 2018

Zwischenbericht Q2 2018

26. Juli 2018

Zwischenbericht Q3 2018

25. Oktober 2018

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

