

DAIMLER

Zwischenbericht Q3 2018



Inhaltsverzeichnis

A Wichtige Kennzahlen	4
B Daimler am Kapitalmarkt	6
C Konzernzwischenlagebericht	7 - 24
Geschäftsentwicklung	7
Ertragslage	9
Finanzlage	11
Vermögenslage	14
Investitions- und Forschungstätigkeit	17
Mitarbeiter	17
Wichtige Ereignisse	18
Risiko- und Chancenbericht	19
Prognosebericht	22
D Geschäftsfelder	25 - 29
Mercedes-Benz Cars	25
Daimler Trucks	26
Mercedes-Benz Vans	27
Daimler Buses	28
Daimler Financial Services	29
E Konzernzwischenabschluss	30 - 65
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	30
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	32
Konzernbilanz	34
Konzern-Kapitalflussrechnung	35
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	36
Konzernanhang zum Zwischenabschluss	38
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	66
F Adressen – Informationen – Finanzkalender	67

Titelmotiv: Der neue Mercedes-Benz Actros.

Der neue Actros präsentiert eine Reihe von Neuerungen: Der Mercedes-Benz Lkw bringt mit dem Active Drive Assist das teilautomatisierte Fahren in Serie. Das System kann bremsen, beschleunigen und lenken in allen Geschwindigkeitsbereichen. Mit dem weiterentwickelten Active Brake Assist mit kombiniertem Radar- und Kamerasystem kann der Raum vor dem Lkw nun noch besser überwacht werden. Bei drohender Kollision wird der Fahrer im Bedarfsfall mit einer Vollbremsung unterstützt. Erhöhte Sicherheit bietet die serienmäßige MirrorCam, mit der die Außenspiegel ersetzt werden. Zwei interaktive, über Touchscreen bedienbare Farbbildschirme im Fahrerhaus machen eine Vielzahl an Schaltern und Knöpfen im Fahrerhaus überflüssig.

Q3

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q3 2018	Q3 2017	Veränd. in %
Umsatz	40.211	40.745 ²	-1 ¹
Europa	16.151	16.682	-3
davon Deutschland	5.931	5.803	+2
NAFTA	11.743	11.525	+2
davon USA	10.068	9.881	+2
Asien	9.668	9.904	-2
davon China	4.746	4.601	+3
Übrige Märkte	2.649	2.634	+1
Sachinvestitionen	2.065	1.466	+41
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.373	2.296	+3
davon aktivierte Entwicklungskosten	598	649	-8
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-1.864	2.733	.
EBIT	2.488	3.409 ²	-27
Konzernergebnis	1.761	2.237 ²	-21
Ergebnis je Aktie (in €)	1,58	2,01 ²	-21
Beschäftigte	300.367	289.321 ³	+4

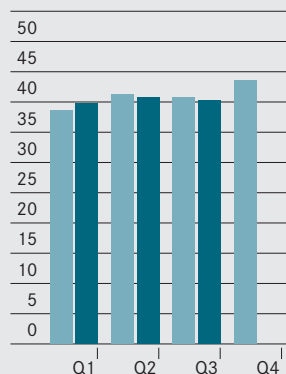
1 Bereinigt um Wechselkurseffekte 0%.

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

3 Stand 31.12.2017.

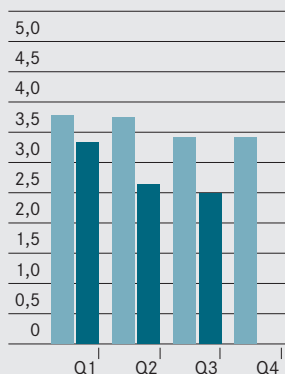
Umsatz

in Milliarden €



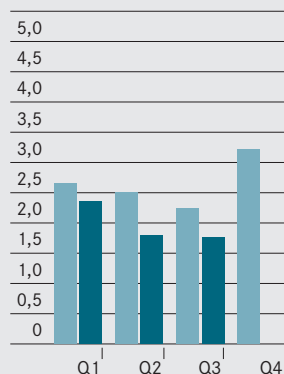
EBIT

in Milliarden €



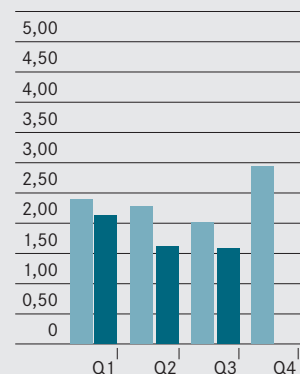
Konzernergebnis

in Milliarden €



Ergebnis je Aktie

in €



■ 2017
■ 2018

Q1-3

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-3 2018	Q1-3 2017	Veränd. in %
Umsatz	120.752	120.541 ²	+0 ¹
Europa	49.878	49.962	-0
davon Deutschland	18.080	17.769	+2
NAFTA	33.826	34.098	-1
davon USA	28.869	29.405	-2
Asien	29.511	28.842	+2
davon China	14.399	13.697	+5
Übrige Märkte	7.537	7.639	-1
Sachinvestitionen	4.958	4.170	+19
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	6.984	6.561	+6
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.877	2.052	-9
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-60	5.771	.
EBIT	8.463	10.927 ²	-23
Konzernergebnis	5.940	7.401 ²	-20
Ergebnis je Aktie (in €)	5,32	6,68 ²	-20
Beschäftigte	300.367	289.321 ³	+4

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 3 %.

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

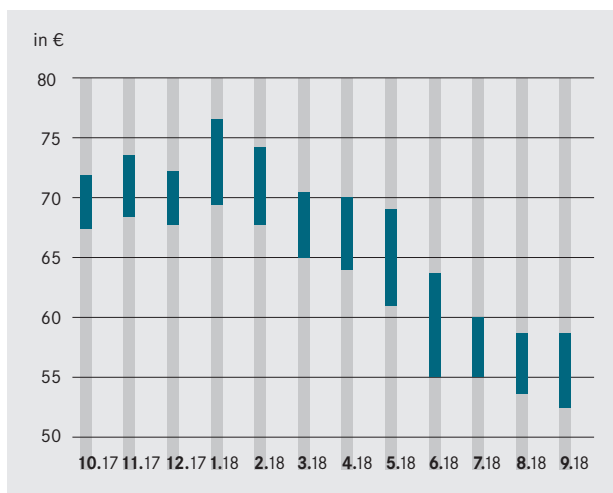
3 Stand 31.12.2017.

Daimler am Kapitalmarkt

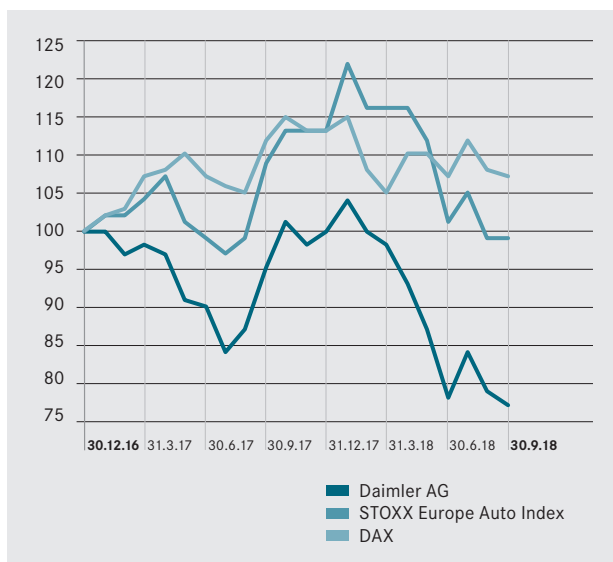
Kennzahlen

	30. Sept. 2018	30. Sept. 2017	Veränd. in %
Ergebnis je Aktie im Q3 (in €)	1,58	2,01	-21
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	58,15	72,18	-19
Xetra-Schlusskurs (in €)	54,35	67,47	-19

Höchst- und Tiefsturse Daimler, 2017/2018



Börsenkursentwicklung (indiziert)



Automobilaktien im dritten Quartal 2018 leicht rückläufig

Der anhaltende Handelsstreit um mögliche Strafzölle und entsprechende Gegenmaßnahmen belasteten auch im dritten Quartal die Entwicklung der globalen Aktienmärkte. Eine Beeinträchtigung des internationalen Handels wirkt sich besonders negativ auf die Ertragskraft der Automobilwirtschaft mit ihren global verzweigten Liefer- und Produktionsnetzwerken aus. In Europa ergaben sich durch die strukturell hohe Staatsverschuldung Italiens und die stockenden Brexit-Verhandlungen zusätzlich negative Effekte auf die Finanzmärkte. Während Investoren die langfristigen Chancen, die sich durch die hohen Investitionen in Zukunftstechnologien ergeben, anerkennen, bleiben Automobilwerte relativ zu anderen Sektoren dennoch niedrig bewertet.

Die weiterhin positive Entwicklung des Lkw-Auftragseingangs in den USA konnte der Daimler-Aktie im dritten Quartal keine nachhaltigen Impulse geben. Der temporär rückläufige Absatz bei Mercedes-Benz Cars im Zusammenhang mit dem Zertifizierungsprozess nach dem neuen Standard WLTP und die erhöhten chinesischen Einfuhrtarife für Fahrzeuge aus US-Produktion wirkten sich belastend auf den Kursverlauf aus. Die Daimler-Aktie schloss zum Quartalsende bei 54,35 € und lag damit um rund 1 % unter dem Wert zum Ende des zweiten Quartals 2018. Im gleichen Zeitraum gingen der DAX um 0,5 % und der STOXX Europe Auto Index um 2 % zurück.

Günstiges Zinsumfeld für Refinanzierungen genutzt

Der Daimler-Konzern hat sich im dritten Quartal des Jahres 2018 erneut zu attraktiven Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten refinanziert. Anfang August emittierte die Daimler International Finance B.V. eine dreitranchige Anleihe mit einem Volumen von 3,0 Mrd. €. Im Juli 2018 hat Daimler zudem mit einem Konsortium internationaler Banken Verhandlungen über eine neue Kreditlinie mit einem Volumen von 11 Mrd. € erfolgreich abgeschlossen. Insgesamt flossen Daimler im dritten Quartal des Jahres aus der Emission von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 5,8 (i. V. 6,1) Mrd. € zu.

Konzernzwischenlagebericht

Konzernabsatz auf 794.700 Einheiten (-4 %) gesunken

Umsatz bei 40,2 (i. V. 40,7) Mrd. €

Konzern-EBIT in Höhe von 2,5 (i. V. 3,4) Mrd. €

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

Free Cash Flow im Industriegeschäft in den ersten neun Monaten bei -60 Mio. € (i. V. 5,8 Mrd. €)

Für Gesamtjahr 2018 leichter Anstieg beim Absatz und beim Umsatz erwartet

Konzern-EBIT deutlich unter dem Niveau des Vorjahres erwartet

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft mit moderater Wachstumsverlangsamung

Das Wachstum der **Weltwirtschaft** hat sich im dritten Quartal angesichts zunehmender geopolitischer Spannungen etwas verlangsamt, war jedoch mit rund 3 % immer noch sehr robust. Dabei waren die Unterschiede in der konjunkturellen Dynamik zwischen den einzelnen Ländern und Regionen groß. Die Schwankungen an den globalen Aktienmärkten und handelspolitische Spannungen, ausgehend von protektionistischen Maßnahmen der US-Regierung und Gegenmaßnahmen vor allem aus China, wirkten sich belastend auf globale Stimmungsindikatoren aus. Effekte für die US-amerikanische Wirtschaft selbst waren jedoch vorerst nicht spürbar; die zum Jahresende 2017 verabschiedete Steuerreform sorgte dort weiterhin für Optimismus bei den Unternehmen, und auch der private Verbrauch entwickelte sich nochmals sehr dynamisch, wenngleich etwas schwächer als im zweiten Quartal. Dementsprechend setzte die US-Zentralbank ihren Zinserhöhungskurs im September erwartungsgemäß fort und hob den Leitzins um weitere 25 Basispunkte an. In der Europäischen Währungsunion dürfte sich das Wachstum zwar erneut schwächer als im Vorjahr, aber mit ähnlicher Dynamik wie im zweiten Quartal, fortgesetzt haben. Diese Entwicklung dürfte die aktuell immer noch expansiv ausgerichtete Europäische Zentralbank dazu veranlassen, ihr Anleihekaufprogramm wie angekündigt zum Jahresende 2018 auslaufen zu lassen. Weiterhin stabil entwickelte sich die chinesische Wirtschaft, deren Dynamik nach dem überraschend starken Zuwachs zu Jahresbeginn auch im dritten Quartal nur leicht nachgelassen hat. Die Rohölpreise bewegten sich mit Werten zwischen 70 und 80 US-\$ je Barrel deutlich über dem Vorjahr, und auch die industriellen Rohstoffpreise zogen im Quartalsverlauf weiter an. Davon profitierten weiterhin die rohstoffexportierenden Schwellenländer. Jedoch nahm der Druck auf die Währungen einiger großer Schwellenländer durch höhere US-Zinsen und die resultierende Dollar-Stärke teilweise deutlich zu, und die resultierenden massiven Wechselkursverluste nahmen in der Türkei und Argentinien krisenhafte Ausmaße an.

Die **weltweite Pkw-Nachfrage** entwickelte sich nicht mehr so schwungvoll wie in den vergangenen Quartalen und bewegte sich zuletzt sogar leicht unter dem Vorjahresniveau. Der europäische Markt lag in etwa auf dem Vorjahreswert. Dabei entwickelten sich die Verkäufe in Westeuropa aufgrund von Sondereffekten im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Zertifizierungsverfahrens WLTP in den Monaten Juli bis September sehr volatil, erreichten aber insgesamt in etwa das Volumen des Vorjahres. Die Einzelmärkte wiesen dabei erhebliche Unterschiede auf. Der deutsche Markt bewegte sich knapp über dem Vorjahresniveau. In Großbritannien ging der Markt deutlich

zurück, während die Nachfrage in Frankreich das Vorjahr deutlich übertraf. In Osteuropa gingen die Verkaufszahlen insgesamt leicht zurück, wobei der russische Markt einen deutlichen Anstieg verzeichnete. Nachdem in China die steuerlichen Kaufanreize für kleine Pkw zu Jahresbeginn beendet wurden, verzeichnete der Markt im bisherigen Jahresverlauf nur noch eine moderate Wachstumsdynamik. Gemessen am starken Vorjahresquartal war die Nachfrage im Q3 sogar deutlich rückläufig. Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge schwächte sich etwas ab und lag leicht unter dem Vorjahreswert. Die Pkw-Verkäufe in Japan bewegten sich in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Die Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** entwickelte sich mit regionalen Unterschieden insgesamt weiterhin positiv. Der Markt in der NAFTA-Region setzte seine kräftige Erholung fort und übertraf das Vorjahresniveau um rund ein Viertel. In der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) bewegte sich die Nachfrage weiterhin auf sehr solidem Niveau und legte im Vergleich zum Vorjahr deutlich zu. Die deutliche Erholung des brasilianischen Marktes setzte sich mit einem Anstieg von mehr als 50 % fort, wenn auch von sehr niedrigem Niveau kommend. Der türkische Markt verzeichnete hingegen aufgrund der massiven Währungsabwertung und der sich eintrübenden wirtschaftlichen Perspektiven einen deutlich zweistelligen Rückgang. In Russland schwächte sich die Erholungsdynamik der Lkw-Nachfrage nach letzten Schätzungen im dritten Quartal merklich ab.

Die aus unserer Sicht wichtigsten asiatischen Märkte entwickelten sich uneinheitlich. In Japan bewegte sich die Nachfrage nach leichten, mittleren und schweren Lkw weiterhin auf solidem Niveau, verfehlte das Vorjahresniveau aber um 4 %. In Indien setzte sich im mittelschweren und schweren Segment die kräftige Erholung fort. Dagegen lag der chinesische Markt im dritten Quartal deutlich unter dem Volumen des Vorjahres.

Die **Transporternachfrage** in der Region EU30 bewegte sich im dritten Quartal 2018 auf dem Niveau des Vorjahres. Dabei erhöhte sich das Marktvolumen für mittelgroße und große Transporter um 1 %. Bei den kleinen Transportern reduzierte sich die Nachfrage um 2 %. Im Segment der mittelgroßen Pickups wuchs der Markt im Vergleich zum Vorjahresquartal um 2 %. Der US-Markt für große Transporter lag leicht über dem Vorjahresniveau. In Lateinamerika hat sich der Markt für große Transporter im Vergleich zum Vorjahr weiter positiv entwickelt.

Bei den **Bussen** lag das Marktvolumen in der Region EU30 auf dem Niveau des Vorjahres. In Brasilien legte die Nachfrage nach Fahrgestellen im Vergleich zum Vorjahr deutlich zu (+25 %).

Absatzrückgang um 4 % im dritten Quartal

Im dritten Quartal 2018 hat Daimler weltweit 794.700 (i. V. 824.100) Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt. **↗ C.01**

Der Absatz von **Mercedes-Benz Cars** lag im dritten Quartal 2018 mit 559.500 Einheiten unter dem hohen Niveau des Vorjahres (-6%). Gründe für den Absatzrückgang waren unter anderem Modellwechsel, Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit in Europa und einigen internationalen Märkten sowie eine hohe Wettbewerbsintensität. In Europa wurden von Juli bis September 223.600 Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und smart verkauft (-12%), davon gingen 72.100 Einheiten nach Deutschland (-13%). In China, dem größten Markt des Unternehmens, konnte von Juli bis September ein neuer Absatzrekord von über 170.400 Einheiten erzielt und der Bestwert aus dem Vorjahr um 11% übertroffen werden. In den USA sank der Absatz auf 76.000 Einheiten (-8%). Hier wirkten sich Verzögerungen bei der Fahrzeugzertifizierung aus.

Daimler Trucks steigerte den Absatz im dritten Quartal auf 136.100 (i. V. 126.600) Lkw. In der NAFTA-Region stiegen die Verkäufe deutlich auf 52.700 (i. V. 45.300) Einheiten. In Lateinamerika übertraf unser Absatz mit 9.800 (i. V. 8.000) Lkw das Niveau des Vorjahres ebenfalls deutlich. Im brasilianischen Markt setzten wir 6.000 Fahrzeuge ab, 63% mehr als im vergangenen Jahr. Die Verkäufe in der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) lagen mit 21.900 (i. V. 20.900) Einheiten ebenfalls über dem Vorjahresniveau. Die Abschwächung des türkischen Lkw-Marktes zeigte sich in diesem Quartal deutlich in unserem Absatz, der mit 900 (i. V. 3.400) Einheiten unter dem Vorjahresquartal lag. In Asien konnten wir unsere Lieferungen auf 42.300 (i. V. 40.000) Fahrzeuge steigern. Der indonesische Absatz übertraf mit 17.800 Lkw das Vorjahresniveau um rund 50%. Auch in Indien verkauften wir mit 5.300 (i. V. 4.900) Einheiten deutlich mehr Lkw als im Vorjahreszeitraum. Die Verkäufe in Japan entwickelten sich mit 10.700 (i. V. 11.900) Lkw marktbedingte rückläufig.

Der Absatz von **Mercedes-Benz Vans** lag im dritten Quartal 2018 unter anderem aufgrund von Auslieferungsverzögerungen bei den Modellen Vito, V-Klasse und Sprinter mit 91.400 Einheiten um 2% unter dem Vorjahr. In der Region EU30 verzeichnete Mercedes-Benz Vans im dritten Quartal einen Absatzrückgang von 3% auf 57.000 Einheiten. Im deutschen Markt lag unser Absatz mit 22.400 Einheiten um 5% unter Vorjahr. Positiv war die Entwicklung in der NAFTA-Region, in der mit 13.000 (i. V. 12.600) abgesetzten Einheiten ein neuer Bestwert im dritten Quartal erzielt wurde. Dabei stieg der Absatz in den USA um 1% auf 9.600 Einheiten. In Lateinamerika legte der Absatz deutlich um 13% auf 4.700 Einheiten zu. In China hat Mercedes-Benz Vans seine Position weiter verbessert und verzeichnete mit 7.400 Einheiten (+9%) sein bislang absatzstärkstes drittes Quartal.

Der Absatz von **Daimler Buses** stieg im dritten Quartal 2018 um 7% auf 7.700 Einheiten. In der Region EU30 hat Daimler Buses im dritten Quartal 2018 mit 2.100 Einheiten deutlich mehr Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt (+15%). In Lateinamerika (ohne Mexiko) blieb unser Absatz mit 3.400 (i. V. 3.600) Fahrgestellen trotz der gestiegenen Nachfrage in Brasilien unter dem Vorjahresniveau. In Mexiko setzten wir im dritten Quartal 900 Einheiten ab; gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Anstieg um 4%.

In Indien verzeichnete Daimler Buses einen signifikanten Absatzanstieg auf 420 (i. V. 280) Einheiten.

Bei **Daimler Financial Services** ging das Neugeschäft vor dem Hintergrund des geringeren Fahrzeugabsatzes im Konzern im Vergleich zum Vorjahresquartal um 5% auf 16,6 Mrd. € zurück. Das Portfolio von Daimler Financial Services umfasste Ende September mehr als 5,1 Mio. Fahrzeuge; das entspricht einem Vertragsvolumen von 148,8 Mrd. € und damit einem Anstieg von 6% gegenüber dem Jahresende 2017. Eine positive Entwicklung verzeichnete auch das Versicherungsgeschäft. Weltweit wurden im dritten Quartal 566.000 (i. V. 551.000) Versicherungsverträge über Daimler Financial Services abgeschlossen.

Der **Umsatz** von Daimler lag im dritten Quartal bei 40,2 (i. V. 40,7) Mrd. €. Bereinigt um Wechselkursveränderungen blieb der Umsatz auf Vorjahreshöhe. **↗ C.02**

Der Umsatz von Mercedes-Benz Cars sank im Wesentlichen infolge des rückläufigen Absatzes um 7% auf 21,7 Mrd. €. Bei Daimler Trucks erhöhte sich der Umsatz um 9% auf 10,0 Mrd. €. Bei Mercedes-Benz Vans ging der Umsatz um 2% auf 3,0 Mrd. € zurück. Daimler Buses konnte den Umsatz um 3% auf 1,1 Mrd. € steigern. Bei Daimler Financial Services stieg der Umsatz um 7% auf 6,3 Mrd. €.

C.01**Absatz nach Geschäftsfeldern**

	Q3 2018	Q3 2017	Veränd. in %
Daimler-Konzern	794.749	824.130	-4
Mercedes-Benz Cars	559.539	597.253	-6
Daimler Trucks	136.055	126.558	+8
Mercedes-Benz Vans	91.414	93.106	-2
Daimler Buses	7.741	7.213	+7

C.02**Umsatz nach Geschäftsfeldern**

in Millionen €	Q3 2018	Q3 2017 ¹	Veränd. in %
Daimler-Konzern	40.211	40.745	-1
Mercedes-Benz Cars	21.672	23.355	-7
Daimler Trucks	10.045	9.210	+9
Mercedes-Benz Vans	3.039	3.090	-2
Daimler Buses	1.064	1.036	+3
Daimler Financial Services	6.250	5.836	+7

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 dritten Quartal 2018 ein EBIT von 2.488 Mio. € und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert von 3.409 Mio. €. **↗ C.03**

Dabei lag das EBIT im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars insbesondere aufgrund eines Volumenrückgangs und Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge deutlich unter dem Vorjahresquartal. Daimler Trucks erzielte im Wesentlichen aufgrund des Absatzanstiegs in der NAFTA-Region ein Ergebnis deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Mercedes-Benz Vans konnte das

EBIT aus dem dritten Quartal 2017 nicht erreichen. Das Ergebnis von Daimler Buses lag im dritten Quartal 2018 leicht unter dem Vorjahreswert. Bei Daimler Financial Services führte vor allem das gestiegene Zinsniveau zu einer Belastung des Ergebnisses. Wechselkurseffekte wirkten sich in Summe negativ auf das operative Ergebnis aus.

Die Überleitung der Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT zeigt im dritten Quartal 2018 ein Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahresquartals.

C.03

EBIT nach Segmenten

in Millionen €	Q3 2018	Q3 2017 ¹	Veränd. in %	Q1-3 2018	Q1-3 2017 ¹	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	1.372	2.105	-35	5.333	6.468	-18
Daimler Trucks	850	614	+38	2.043	1.824	+12
Mercedes-Benz Vans	-93	214	.	231	900	-74
Daimler Buses	30	32	-6	133	182	-27
Daimler Financial Services	392	508	-23	1.006	1.554	-35
Überleitung	-63	-64	.	-283	-1	.
Daimler-Konzern ²	2.488	3.409	-27	8.463	10.927	-23

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 20 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss enthalten.

Im dritten Quartal 2018 lag das EBIT des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** mit 1.372 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert von 2.105 Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 6,3 (i. V. 9,0)%. **↗ C.03**

Im dritten Quartal 2018 wirkten sich ein Volumenrückgang aufgrund von Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Verzögerungen bei der Zertifizierung sowie eine temporär schwächere Preisdurchsetzung ergebnisbelastend aus. Des Weiteren belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit den laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge das Ergebnis. Darüber hinaus wurde das Ergebnis durch Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie durch eine ungünstige Wechselkursentwicklung negativ beeinflusst. Auch Aufwendungen im Zusammenhang mit der möglicherweise erforderlichen Umrüstung bestimmter Fahrzeuge, die noch mit dem früher verwendeten Kältemittel R134a ausgestattet sind, verringerten das Ergebnis. Positiv wirkten sich Erträge von 185 Mio. € aus der Bewertung der Anteile an der Aston Martin Lagonda Global Holdings plc (Aston Martin) zum beizulegenden Zeitwert auf das EBIT aus.

Im Vorjahr wurde das Ergebnis durch Aufwendungen im Zusammenhang mit einer Rückrufaktion (230 Mio. €) sowie für freiwillige Servicemaßnahmen für Diesel-Antriebe (223 Mio. €) belastet.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** konnte im dritten Quartal 2018 mit 850 (i. V. 614) Mio. € ein EBIT deutlich über dem Vorjahresergebnis erreichen. Die Umsatzrendite betrug 8,5 (i. V. 6,7)%. **↗ C.03**

Neben dem Absatzanstieg insbesondere in der NAFTA-Region wirkte sich die Realisierung von Effizienzverbesserungen positiv auf die Ergebnisentwicklung aus. Im Vorjahr waren Aufwendungen im Rahmen der Fixkostenoptimierung (70 Mio. €) enthalten. Höhere Aufwendungen für Rohstoffe sowie Mehrkosten, die sich im Wesentlichen aus Engpässen in der Zulieferkette ergaben, belasteten das EBIT.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Vans** betrug im dritten Quartal 2018 -93 Mio. € und lag damit deutlich unter dem Niveau des Vorjahres von 214 Mio. €. Die Umsatzrendite sank auf -3,1 % gegenüber 6,9 % im Vorjahr. **↗ C.03**

Vorleistungen für neue Technologien und Produkte sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Modellwechsel des Sprinter haben das Ergebnis geprägt. Darüber hinaus belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit den laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge sowie geringere Absätze infolge von Auslieferungsverzögerungen das EBIT.

Das EBIT von **Daimler Buses** lag im dritten Quartal 2018 mit 30 Mio. € leicht unter dem Vorjahreswert von 32 Mio. €; die Umsatzrendite belief sich auf 2,8 (i. V. 3,1)%. **↗ C.03**

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

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Financial Services** lag im dritten Quartal 2018 mit 392 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert von 508 Mio. €. **↗ C.03**

Haupttreiber für die negative Entwicklung waren das gestiegene Zinsniveau sowie die Risikokostensituation in der Türkei. Positive Effekte aus dem gestiegenen Vertragsvolumen konnten diesen Entwicklungen nur teilweise entgegenwirken.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im dritten Quartal 2018 Aufwendungen von 62 (i. V. 72) Mio. €.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im dritten Quartal 2018 Aufwendungen von 1 (i. V. Erträge von 8) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** belief sich im dritten Quartal 2018 auf -140 (i. V. -96) Mio. €.

Der im dritten Quartal 2018 ausgewiesene Aufwand für **Ertragsteuern** belief sich auf 584 (i. V. 1.072) Mio. € und entwickelte sich im Wesentlichen gleichlaufend zur Veränderung des Vorsteuergewinns. Die Steuerquote betrug 24,9 (i. V. 32,4) %. Im Jahr 2018 wirkte sich unter anderem die Absenkung des landesweiten Körperschaftsteuersatzes für US-Unternehmen positiv auf die Steuerquote aus. Darüber hinaus waren die Erträge aus der Bewertung der Anteile an Aston Martin überwiegend steuerfrei.

Das **Konzernergebnis** lag mit 1.761 Mio. € deutlich unter dem Ergebnis des Vorjahresquartals von 2.237 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 72 (i. V. 91) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 1.689 (i. V. 2.146) Mio. €; dies führte zu einem Rückgang des **Ergebnisses je Aktie** auf 1,58 (i. V. 2,01) €.

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

C.04

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung drittes Quartal¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	Q3 2018	Q3 2017 ³	Q3 2018	Q3 2017 ³	Q3 2018	Q3 2017 ³
in Millionen €						
Umsatzerlöse	40.211	40.745	33.961	34.909	6.250	5.836
Umsatzkosten	-32.247	-32.224	-26.821	-27.292	-5.426	-4.932
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.964	8.521	7.140	7.617	824	904
Vertriebskosten	-3.191	-3.047	-2.963	-2.860	-228	-187
Allgemeine Verwaltungskosten	-953	-928	-750	-678	-203	-250
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.775	-1.647	-1.775	-1.647	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	335	494	307	451	28	43
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-419	-92	-407	-89	-12	-3
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	325	194	335	196	-10	-2
Übriges Finanzergebnis	199	-90	206	-93	-7	3
Zinserträge	64	51	64	51	-	-
Zinsaufwendungen	-204	-147	-203	-146	-1	-1
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.345	3.309	1.954	2.802	391	507
Ertragsteuern	-584	-1.072	-470	-917	-114	-155
Konzernergebnis	1.761	2.237	1.484	1.885	277	352
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	72	91				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	1.689	2.146				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	1,58	2,01				
Verwässert	1,58	2,01				

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

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

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

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** **↗ C.05** führte in den ersten neun Monaten 2018 zu einem Zahlungsmittelabfluss von 0,8 (i. V. Zahlungsmittelzufluss 3,8) Mrd. €. Der starke Rückgang resultierte insbesondere aus dem allgemeinen Geschäftsverlauf und der Entwicklung des Working Capital, die insbesondere geprägt war durch den höheren Anstieg der Vorräte auf-

grund von Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Verzögerungen bei der Zertifizierung bei Mercedes-Benz Cars. Zudem waren bei Mercedes-Benz Vans Auslieferungsverzögerungen aufgrund von Maßnahmen für Dieselfahrzeuge zu verzeichnen. Gegenläufig wirkten positive Effekte aus der Entwicklung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts.

C.05

Verkürzte Kapitalflussrechnung¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	Q1-3 2018	Q1-3 2017 ³	Q1-3 2018	Q1-3 2017 ³	Q1-3 2018	Q1-3 2017 ³
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	12.072	10.981	9.515	8.751	2.557	2.230
Ergebnis vor Ertragsteuern	8.122	10.651	7.119	9.101	1.003	1.550
Abschreibungen/Wertminderungen	4.576	4.158	4.487	4.085	89	73
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-946	-1.598	-1.436	-1.653	490	55
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-6.715	-2.705	-6.825	-2.744	110	39
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-379	-635	-224	-137	-155	-498
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.998	3.971	3.942	3.718	56	253
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-6.709	-7.408	-32	-106	-6.677	-7.302
Vermietete Fahrzeuge	-1.364	-2.687	812	591	-2.176	-3.278
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-105	1.809	-713	1.162	608	647
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	946	841	870	840	76	1
Gezahlte Ertragsteuern	-2.254	-2.582	-1.371	-2.412	-883	-170
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-830	3.815	6.629	12.445	-7.459	-8.630
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-7.251	-6.700	-7.152	-6.610	-99	-90
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	-224	-640	24	-595	-248	-45
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	195	1.114	204	988	-9	126
Sonstige Ein- und Auszahlungen	372	692	426	678	-54	14
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.908	-5.534	-6.498	-5.539	-410	5
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	14.802	12.666	9.004	6.181	5.798	6.485
Dividendenzahlungen	-4.170	-3.723	-4.169	-3.720	-1	-3
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	-10	14	-20	-19	10	33
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	-2.181	-2.192	2.181	2.192
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	10.622	8.957	2.634	250	7.988	8.707
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	58	-818	95	-739	-37	-79
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	15.014	17.401	12.375	15.168	2.639	2.233

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

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

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

C.06**Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

in Millionen €	Q1-3 2018	Q1-3 2017	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	6.629	12.445	-5.816
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.498	-5.539	-959
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	-204	-988	+784
Übrige Anpassungen	13	-147	+160
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-60	5.771	-5.831

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

in Millionen €	30. Sept. 2018	31. Dez. 2017	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.375	9.515	+2.860
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.691	8.894	-203
Liquidität	21.066	18.409	+2.657
Finanzierungsverbindlichkeiten	-7.115	-1.600	-5.515
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-452	-212	-240
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-7.567	-1.812	-5.755
Netto-Liquidität	13.499	16.597	-3.098

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

in Millionen €	30. Sept. 2018	31. Dez. 2017	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.014	12.072	+2.942
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	9.865	10.063	-198
Liquidität	24.879	22.135	+2.744
Finanzierungsverbindlichkeiten	-141.126	-127.124	-14.002
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-446	-229	-217
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-141.572	-127.353	-14.219
Netto-Verschuldung	-116.693	-105.218	-11.475

Aus dem Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ↗ C.05

ergab sich ein Mittelabfluss von 6,9 (i. V. 5,5) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte nahezu ausschließlich aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen. In den ersten neun Monaten 2018 ergaben sich aus den Käufen und Verkäufen insgesamt deutlich niedrigere Mittelzuflüsse (netto) als im Vorjahreszeitraum. Des Weiteren beeinflussten die gestiegenen Investitionen in Sachanlagen den Cash Flow aus den Investitionstätigkeit.

Aus dem Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ↗ C.05

resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 10,6 (i. V. 9,0) Mrd. €. Der Anstieg beruhte insbesondere auf der höheren Nettoaufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Refinanzierung der Leasing- und Absatzfinanzierung sowie der Nutzung von attraktiven Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten. Gegenläufig wirkte die gestiegene Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG.

Seit dem 31. Dezember 2017 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 2,9 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, hat sich um 2,7 Mrd. € auf 24,9 Mrd. € erhöht.

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** führte in den ersten neun Monaten 2018 zu einem Zahlungsmittelabfluss von 60 Mio. € (i. V. Zahlungsmittelzufluss 5,8 Mrd. €). Der starke Rückgang resultierte insbesondere aus dem allgemeinen Geschäftsverlauf und der Entwicklung des Working Capital, die insbesondere geprägt war durch den höheren Anstieg der Vorräte aufgrund von Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Verzögerungen bei der Zertifizierung bei Mercedes-Benz Cars. Zudem waren bei Mercedes-Benz Vans Auslieferungsverzögerungen aufgrund von Maßnahmen für Dieselfahrzeuge zu verzeichnen. Des Weiteren wirkten die gestiegenen Investitionen in Sachanlagen. Dagegen resultierten positive Effekte aus den niedrigeren Ertragsteuerzahlungen.

In den ersten neun Monaten 2018 führte der **Free Cash Flow des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelabfluss von 8,0 (i. V. 3,0) Mrd. €. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow des Daimler-Konzerns insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Daimler Financial Services beeinflusst.

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 verringerte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 3,1 Mrd. € auf 13,5 Mrd. €. Die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG führte zu einem Rückgang der Netto-Liquidität, der durch positive Wechselkurseffekte nur teilweise kompensiert werden konnte.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2017 um 11,5 Mrd. € auf 116,7 Mrd. € erhöht. [↗ C.08](#)

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

Im dritten Quartal 2018 sind Daimler aus der **Emission** von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 5,8 (i. V. 6,1) Mrd. € zugeflossen. Aufgrund der Tilgung von Anleihen flossen 3,5 (i. V. 3,2) 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 Begebungen in verschiedenen Ländern vorgenommen.

Im dritten Quartal 2018 wurden zudem insgesamt fünf **Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen** durchgeführt. In den USA wurde mit zwei Transaktionen ein Volumen von 3,5 Mrd. USD generiert. In China konnten Anleihen im Wert von 8,0 Mrd. RMB erfolgreich am Markt platziert werden. Weitere Transaktionen wurden in Deutschland (0,75 Mrd. €) und in Großbritannien (0,4 Mrd. GBP) durchgeführt.

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

C.09

Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler International Finance B.V.	1.500 Mio. €	08/2018	08/2021
Daimler International Finance B.V.	1.000 Mio. €	08/2018	04/2024
Daimler International Finance B.V.	500 Mio. €	08/2018	02/2027

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2017 von 255,3 Mrd. € auf 276,6 Mrd. € an; währungsbereinigt ist ein Anstieg von 21,8 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 159,5 (i. V. 150,0) Mrd. € auf Daimler Financial Services; dies entspricht 58 % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern (i. V. 59 %).

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf das höhere Volumen im Finanzdienstleistungsgeschäft, gestiegene Vorräte sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zurückzuführen. Auf der Passivseite sind insbesondere höhere Finanzierungsverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu verzeichnen. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 44 % über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 42 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme liegt mit 35 % geringfügig über dem Vorjahresniveau von 34 %.

C.10

Verkürzte Bilanz¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	30. Sept. 2018	31. Dez. 2017 ³	30. Sept. 2018	31. Dez. 2017 ³	30. Sept. 2018	31. Dez. 2017 ³
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	14.530	13.735	13.640	12.789	890	946
Sachanlagen	29.577	27.981	29.502	27.914	75	67
Vermietete Gegenstände	49.060	47.074	18.563	18.071	30.497	29.003
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	92.573	86.054	-101	-109	92.674	86.163
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.759	4.818	4.533	4.670	226	148
Vorräte	32.126	25.686	31.025	24.492	1.101	1.194
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.011	11.995	9.923	9.742	2.088	2.253
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.014	12.072	12.375	9.515	2.639	2.557
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	9.865	10.063	8.691	8.894	1.174	1.169
davon kurzfristig	9.190	9.073	8.689	8.893	501	180
davon langfristig	675	990	2	1	673	989
Übrige finanzielle Vermögenswerte	6.511	6.806	-11.539	-10.661	18.050	17.467
Sonstige Vermögenswerte	10.059	9.061	497	39	9.562	9.022
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	493	-	-	-	493	-
Summe Aktiva	276.578	255.345	117.109	105.356	159.469	149.989
Passiva						
Eigenkapital	65.553	65.159	53.108	52.780	12.445	12.379
Rückstellungen	22.076	22.136	20.955	21.110	1.121	1.026
Finanzierungsverbindlichkeiten	141.126	127.124	7.115	1.600	134.011	125.524
davon kurzfristig	53.218	48.746	-19.347	-19.435	72.565	68.181
davon langfristig	87.908	78.378	26.462	21.035	61.446	57.343
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16.416	12.451	15.555	11.632	861	819
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10.685	9.275	6.335	5.375	4.350	3.900
Vertragsverbindlichkeiten	11.560	11.208	11.185	10.862	375	346
Sonstige Schulden	8.956	7.992	2.856	1.997	6.100	5.995
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	206	-	-	-	206	-
Summe Passiva	276.578	255.345	117.109	105.356	159.469	149.989

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

2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses.

Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

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

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 14,5 (i. V. 13,7) Mrd. € beinhalten 11,0 (i. V. 10,3) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 2,1 (i. V. 2,0) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,1 (i. V. 1,1) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen Anteile von 81 (i. V. 79) % auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, 10 (i. V. 10) % auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans sowie 8 (i. V. 10) % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Sachanlagen** erhöhten sich auf 29,6 (i. V. 28,0) Mrd. €. In den ersten neun Monaten 2018 wurden weltweit 5,0 Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten für neue Produkte und Technologien, die Erweiterung der Kapazitäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen Sachinvestitionen von 3,3 (i. V. 2,7) Mrd. €.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich insgesamt auf 141,6 (i. V. 133,1) Mrd. €. Der Zuwachs von 8,5 Mrd. € war insbesondere durch das gestiegene Neugeschäft bei Daimler Financial Services bedingt; das Geschäft mit Endkunden konnte insbesondere in Asien, Westeuropa und den USA weiter ausgebaut werden. Der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 51 % aufgrund des deutlichen Anstiegs der Bilanzsumme leicht unter dem Vorjahresniveau (i. V. 52 %).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** von 4,8 (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 32,1 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt bei 12 % und somit über dem Vorjahreswert (i. V. 10 %). Der Anstieg in allen automobilen Geschäftsfeldern betraf im Wesentlichen die Fertigen Erzeugnisse sowie die Unfertigen Erzeugnisse und Leistungen. Insbesondere bei Mercedes-Benz Cars war ein Vorratsaufbau aufgrund der Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Verzögerungen bei der Zertifizierung zu verzeichnen. Darüber hinaus stiegen die Vorräte bei Daimler Trucks unter anderem infolge von Engpässen in der Zulieferkette und bei Mercedes-Benz Vans unter anderem aufgrund von Auslieferungsverzögerungen im Zusammenhang mit Maßnahmen für Dieselfahrzeuge.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 12,0 Mrd. € auf Vorjahresniveau. 43 % der Forderungen entfielen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 28 % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** sind gegenüber dem 31. Dezember 2017 um 2,9 Mrd. € auf 15,0 Mrd. € gestiegen.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2017 von 10,1 Mrd. € leicht auf 9,9 Mrd. € reduziert. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen in der Regel ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** reduzierten sich um 0,3 Mrd. € auf 6,5 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 10,1 (i. V. 9,1) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

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

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2017 von 65,2 Mrd. € auf 65,6 Mrd. €. Dem positiven Konzernergebnis von 5,9 Mrd. € stehen die an die Aktionäre ausgeschüttete Dividende von 3,9 Mrd. €, ergebnisneutrale Verluste aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 1,0 Mrd. € sowie die in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen von 0,3 Mrd. € entgegen. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 64,2 (i. V. 63,9) Mrd. €.

Im Verhältnis zum Anstieg der Bilanzsumme von 8 % stieg das Eigenkapital gegenüber dem um die Dividende bereinigten Eigenkapital des Vorjahres leicht unterproportional. Infolge lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 23,7 % leicht unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 24,0 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 45,3 % (i. V. 46,4 %).

Die **Rückstellungen** liegen mit 22,1 Mrd. € auf dem Vorjahreswert; 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 31,4 (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 1,3 (i. V. 1,6) Mrd. € sowie für Produktgarantien von 6,7 (i. V. 6,7) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 4,2 (i. V. 4,4) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 3,8 (i. V. 3,6) Mrd. €.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 141,1 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 127,1 Mrd. €). Der währungsbereinigte Anstieg von 14,4 Mrd. € ist unter anderem auf die Refinanzierung des wachsenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts sowie auf die Nutzung des günstigen Zinsumfeldes zur Refinanzierung zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 53 % auf Anleihen, 27 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 8 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie 9 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert auf 16,4 (i. V. 12,5) Mrd. € erhöht. 64 % der Verbindlichkeiten entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 21 % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 10,7 (i. V. 9,3) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten, Restwertgarantien, Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten, erhaltene Kautionen sowie Verbindlichkeiten aus der Personalabrechnung.

Die **Vertragsverbindlichkeiten** lagen mit 11,6 Mrd. € über dem Vorjahreswert von 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 9,0 (i. V. 8,0) Mrd. € beinhalten Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverbindlichkeiten und latente Steuern. Der Anstieg ist insbesondere auf den Anstieg der passiven latenten Steuern zurückzuführen.

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

Investitions- und Forschungstätigkeit

Der Daimler-Konzern hat im dritten Quartal 2,1 (i. V. 1,5) Mrd. € in Sachanlagen investiert. Der größte Anteil entfiel mit 1,6 (i. V. 1,0) Mrd. € auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen lag auf der Produktionsvorbereitung für die neuen SUV-Modelle, weiterer Derivate der neuen Generation der Kompaktwagen sowie der Modellpflege der C-Klasse. Außerdem haben sich darin die Ausgaben für den weiteren Ausbau unseres globalen Produktionsnetzwerks niedergeschlagen. Bei Daimler Trucks lagen die Schwerpunkte der Investitionen auf neuen Produkten und Folgegenerationen für bestehende Produkte, auf globalen Komponentenprojekten und der Optimierung des weltweiten Produktionsnetzwerks.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Daimler-Konzerns beliefen sich im dritten Quartal auf 2,4 (i. V. 2,3) Mrd. €; davon wurden 0,6 (i. V. 0,6) Mrd. € aktiviert. Mit 1,8 (i. V. 1,7) Mrd. € entfielen rund drei Viertel der Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Darin drücken sich bereits in erheblichem Umfang unsere Vorleistungen für die Mobilität der Zukunft aus. Darüber hinaus lagen die Schwerpunkte auf neuen Fahrzeugmodellen, kraftstoffeffizienten Antrieben sowie dem weiteren Ausbau der Modulstrategie. Bei Daimler Trucks lagen die Schwerpunkte in den Bereichen Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz, bei maßgeschneiderten Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte sowie bei Nachfolgegenerationen für bestehende Produkte. Zudem spielten auch neue Technologien wie Elektromobilität, Konnektivität und automatisiertes Fahren eine zunehmend wichtige Rolle.

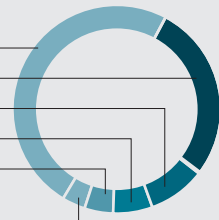
Mitarbeiter

Zum Ende des dritten Quartals 2018 waren im Daimler-Konzern weltweit 300.367 (Jahresende 2017: 289.321) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 176.287 (Jahresende 2017: 172.089) in Deutschland tätig; 26.079 (Jahresende 2017: 23.513) waren es in den USA, 10.503 (Jahresende 2017: 9.800) in Brasilien und 9.959 (Jahresende 2017: 10.016) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren Ende September 2018 4.410 (Jahresende 2017: 4.099) Beschäftigte tätig. ➔ C.11

C.11

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern (per 30.09.2018)

Daimler-Konzern	300.367
Mercedes-Benz Cars	147.160
Daimler Trucks	83.547
Mercedes-Benz Vans	26.428
Daimler Buses	18.369
Daimler Financial Services	13.884
Konzernübergreifende Funktionen & Services	10.979



Wichtige Ereignisse

Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG beschließen divisionale Weiterentwicklung des Unternehmens

Am 26. Juli haben Vorstand und Aufsichtsrat ihre Zustimmung zur neuen Konzernstruktur der Daimler AG gegeben. Die damit verbundenen weltweiten Prüfungen der organisatorischen und steuerlichen Auswirkungen sind erfolgreich verlaufen. Im Herbst 2017 wurden erste vorbereitende Maßnahmen eingeleitet, um das Pkw- und Van-Geschäft sowie das Lkw- und Bus-Geschäft des Konzerns in rechtlich selbstständigen Einheiten zu bündeln. In der neuen Aufstellung will Daimler seinen Geschäftsfeldern mehr unternehmerische Freiheiten geben, noch markt- und kundenorientierter werden und Kooperationen einfacher und schneller ermöglichen. Nach der Zustimmung von Vorstand und Aufsichtsrat kann das Unternehmen das »PROJEKT ZUKUNFT« genannte Vorhaben nun umsetzen. Die beschlossenen Maßnahmen bedürfen im nächsten Schritt der finalen Zustimmung der Aktionäre. Eine Vorlage zur Zustimmung soll auf der Hauptversammlung der Daimler AG im Jahr 2019 erfolgen.

Daimler stellt Weichen für die Zukunft: Dieter Zetsche als Nachfolger von Manfred Bischoff im Aufsichtsrat vorgesehen. Ola Källenius wird 2019 den Vorstandsvorsitz der Daimler AG übernehmen

Das Mandat von Manfred Bischoff als Vorsitzender des Aufsichtsrats endet regulär mit Ablauf der Hauptversammlung im Jahr 2021. Der Aufsichtsrat will in Anbetracht der Herausforderungen der Transformation in der Automobilbranche frühzeitig die Weichen für eine geeignete Nachfolge stellen. Der Aufsichtsrat beabsichtigt, der Hauptversammlung zu diesem Zeitpunkt die Wahl von Dieter Zetsche in den Aufsichtsrat vorzuschlagen. Manfred Bischoff wird die Wahl von Dieter Zetsche als seinen Nachfolger im Vorsitz des Aufsichtsrats im Anschluss an die Hauptversammlung 2021 empfehlen. Zur Wahrung der zweijährigen Cooling-off-Periode wird Dieter Zetsche zum Ende der Hauptversammlung im Jahr 2019 sein Vorstandsmandat bei der Daimler AG und die Leitung von Mercedes-Benz Cars niederlegen. Infolgedessen hat der Aufsichtsrat der Daimler AG in seiner Sitzung am 26. September 2018 beschlossen, im Anschluss an die Hauptversammlung 2019 Ola Källenius als Vorsitzenden des Vorstands zu bestellen und ihm die Leitung des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars für eine neue Amtszeit von fünf Jahren zu übertragen.

Bodo Uebber, Vorstandsmitglied der Daimler AG zuständig für Finanzen & Controlling und Daimler Financial Services hat dem Aufsichtsratsvorsitzenden, Manfred Bischoff, am 7. Oktober mitgeteilt, dass er eine Verlängerung seiner bis Dezember 2019 laufenden Bestellung nicht anstrebt.

BMW Group und Daimler AG planen gemeinsames Mobilitätsunternehmen am Standort Berlin

Die BMW Group und die Daimler AG beabsichtigen, das Headquarter ihres geplanten weltweit agierenden Mobilitätsunternehmens in Berlin anzusiedeln. Die BMW Group und die Daimler AG wollen den Ausbau des neuen Geschäftsmodells gemeinsam nachhaltig vorantreiben sowie eine schnelle, weltweite Skalierung des Angebots ermöglichen. Dazu haben beide Unternehmen einen weiteren Schritt zur Gründung ihres gemeinsamen Geschäftsvorhabens vollzogen und die Transaktion im September 2018 offiziell bei der EU-Kommission eingereicht. Die Transaktion wurde zuvor schon in verschiedenen Ländern bei den jeweils zuständigen Behörden angemeldet und zum Teil bereits freigegeben. Im März dieses Jahres hatten die BMW Group und die Daimler AG verkündet, ihre Kräfte bündeln zu wollen, um ihren Kunden künftig Services für nachhaltige, urbane Mobilität aus einer Hand anzubieten.

Daimler begrüßt das Konzept der Bundesregierung für saubere Luft

Im Jahr 2018 sind durch Gerichte, Städte und Kommunen Fahrverbote für deutsche Innenstädte verhängt oder in Aussicht gestellt worden. Zur Abwendung derartiger Fahrverbote hat Daimler seine Bereitschaft erklärt, das Anfang Oktober verabschiedete Konzept der deutschen Bundesregierung für die Verbesserung der Luftqualität in deutschen Innenstädten durch Maßnahmen wie zusätzliche Umtauschprämien und die finanzielle Beteiligung an zertifizierten und zugelassenen Hardware-Nachrüstungen durch Drittanbieter in bestimmten Schwerpunktregionen zu unterstützen.

Risiko- und Chancenbericht

Die Risiken und Chancen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns haben können, und detaillierte Informationen zu unserem Risiko- und Chancenmanagementsystem wurden in unserem Geschäftsbericht 2017 auf den Seiten 155 bis 169 dargestellt. Darüber hinaus verweisen wir auf die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Konzernzwischenlageberichts. Die Einschätzung der Risiken und Chancen für das vierte Quartal 2018 hat sich seit der Vorlage des Geschäftsberichts 2017 in folgenden Punkten geändert.

Die Risiken für die Weltwirtschaft, die mittelfristig aus dem geopolitischen Umfeld und insbesondere den jüngsten handelspolitischen Entwicklungen entstehen, haben sich weiter erhöht. Dabei haben sich insbesondere die Befürchtungen mit Bezug auf den zunehmend handelsbeschränkenden Kurs der US-Administration nochmals verstärkt. Die bisherigen protektionistischen Maßnahmen der USA und Gegenmaßnahmen Chinas und in einem geringeren Ausmaß auch der EU geben Anlass zur Sorge, dass es zu einer gefährlichen Spirale protektionistischer Maßnahmen kommt. Dies könnte erhebliche negative Konsequenzen für globale Stimmungsindikatoren, Investitionsentscheidungen und letztlich für das Wachstum der Weltwirtschaft haben.

Die veränderten Zertifizierungsanforderungen erhöhen die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken aus gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen von niedrig auf mittel. Das Ausmaß verringerte sich dagegen von hoch auf mittel.

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

Wie im Geschäftsbericht 2017 berichtet, erhalten nach der EU-Richtlinie 2006/40/EG seit dem 1. Januar 2011 nur diejenigen Fahrzeuge eine Typgenehmigung, deren Klimaanlage mit einem Kältemittel befüllt ist, das bestimmte Kriterien hinsichtlich der Klimafreundlichkeit erfüllt. Für Fahrzeuge, die aufgrund früher erteilter Typgenehmigungen gebaut werden, sah die Richtlinie eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 2016 vor. Fahrzeuge von Mercedes-Benz erfüllen die seit dem 1. Januar 2017 geltenden gesetzlichen Anforderungen durch den Einsatz von CO₂-Klimaanlagen sowie des Kältemittels R1234yf in Kombination mit einer speziell entwickelten Schutzeinrichtung, die je nach

Fahrzeugkonfiguration verwendet wird, vollumfänglich. Die EU-Kommission hat im Dezember 2016 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) eingeleitet. Die Kommission sah einen Verstoß gegen die europäische Rahmenrichtlinie für Typgenehmigungen sowie gegen die Richtlinie über Emissionen aus Klimaanlagen in Kraftfahrzeugen durch deutsche Behörden. Das Kraftfahrt-Bundesamt (»KBA«) hat die Daimler AG mit Verfügung im März 2017 aufgefordert, die im ersten Halbjahr 2013 aus Sicherheitsgründen noch mit dem früher verwendeten Kältemittel R134a ausgestatteten Fahrzeuge umzurüsten. Daimler hält die Forderung für unbegründet und hat Widerspruch gegen die Verfügung eingelegt. Der EuGH hat am 4. Oktober 2018 im Vertragsverletzungsverfahren entschieden, dass die Bundesrepublik Deutschland gegen Unionsrecht verstoßen hat, u. a. indem sie nicht in der von der Kommission gesetzten Frist die Nachrüstung der Fahrzeuge anordnete. Eine Entscheidung des KBA über den Widerspruch liegt derzeit noch nicht vor. Angesichts dieser aktuellen Entwicklung kann der Konzern nicht mehr ausschließen, dass möglicherweise eine Umrüstung bestimmter Fahrzeuge erforderlich werden könnte. Aus diesem Grund wurde für eine möglicherweise erforderliche Umrüstung bestimmter Fahrzeuge, die noch mit dem früher verwendeten Kältemittel R134a ausgestattet sind, im dritten Quartal 2018 eine Risikovorsorge getroffen. Darüber hinaus werden keine wesentlichen Risiken erwartet. Des Weiteren können die fehlende Verfügbarkeit von Fahrzeugkomponenten, Unterbrechungen in der Zulieferkette sowie mögliche Ausfälle in der Versorgung durch Energieanbieter Engpässe hervorrufen. Davon kann sowohl das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars als auch das Geschäftsfeld Daimler Trucks betroffen sein. Gegenüber dem Geschäftsbericht 2017 ergeben sich bei den Produktions- und Technologierisiken weder bezogen auf das Ausmaß noch die Eintrittswahrscheinlichkeit Veränderungen.

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

Daimler ist derzeit behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verwaltungsverfahren sowie Rechtsstreitigkeiten bezogen auf umweltrechtliche, kapitalmarktrechtliche, strafrechtliche, kartellrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen ausgesetzt. Verschiedene Bundes- und Landesbehörden sowie Institutionen weltweit haben Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verwaltungsverfahren durch und/oder haben Anordnungen erlassen. Diese beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht. Bei diesen Behörden handelt es sich unter anderem um das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«), das von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt hat, die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (U.S. Environmental Protection Agency »EPA«), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board »CARB«) und weitere US-Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission »SEC«), die Europäische Kommission, bei der Daimler einen Kronzeugenantrag gestellt hat und die zwischenzeitlich eine förmliche Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme eingeleitet hat, sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (»BaFin«), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (»BMVI«) und das Kraftfahrt-Bundesamt (»KBA«). Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt derzeit Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Daimler hat ferner die Anfragen des Dieselemissions-Untersuchungsausschusses des Deutschen Bundestags in der vergangenen Legislaturperiode umfassend beantwortet. Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation ist es möglich, dass weitere zivilrechtliche, strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen oder Anordnungen erlassen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sogenannte

Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen werden, weitere Hausdurchsuchungen stattfinden, die Mitteilung eines Rechtsverstoßes (notice of violation) ergehen oder eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Untersuchungen, Abstimmungen oder Verfahren eintreten. Ferner könnten weitere Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder Rezertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten.

Das KBA hat im zweiten und dritten Quartal 2018 Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen unzulässige Abschaltvorrichtungen seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung angeordnet, einschließlich eines Erstzulassungsstopps und Rückrufs. Gegen diese Anordnungen hat Daimler Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner laufenden Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch. Es ist nicht ausgeschlossen, dass das KBA weitere Anordnungen mit vergleichbaren Feststellungen erlassen wird. Daimler hat für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Die vom KBA in seiner Anordnung aus dem zweiten Quartal 2018 geforderte Neukalibrierung ist zwischenzeitlich erfolgt und die entsprechende Software vom KBA freigegeben worden. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet werden können. Daimler hat weitergehende Untersuchungen eingeleitet und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen.

Im Jahr 2017 haben zudem amerikanische Umweltbehörden einem anderen Fahrzeughersteller Mitteilungen eines Rechtsverstoßes (notices of violation) erteilt, und die Vereinigten Staaten haben diesbezüglich Klage gegen diesen Fahrzeughersteller erhoben. In diesen Mitteilungen und dieser Klage wurden Funktionalitäten, darunter anscheinend auch für Dieselfahrzeuge übliche Funktionalitäten, als sogenannte nicht offengelegte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDs«) und in einigen nicht näher spezifizierten Fällen als unzulässig identifiziert.

Vor dem Hintergrund dieser Vorgänge und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verwaltungsverfahren sowie unserer eigenen internen Untersuchungen und des zur Erkennung von Risiken aus dem Produktentwicklungsprozess für alle Konzernsparten eingerichteten bzw. in der Umsetzung befindlichen technical Compliance Management System (tCMS), das unter Berücksichtigung technischer und rechtlicher Kriterien insbesondere auch der Klärung komplexer Auslegungsfragen dient, ist nicht auszuschließen, dass Behörden zu dem Schluss kommen werden, dass in weiteren Pkw und/oder Nutzfahrzeugen der Marke Mercedes-Benz oder anderer Konzernmarken ebenfalls unzulässige Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen enthalten sind. Darüber hinaus haben die Behörden die Untersuchungen von Daimlers Prozessen und Regelkonformität im Hinblick auf die Meldung laufender technischer Veränderungen, von Feldmaßnahmen und technischen Mängeln verstärkt. Die Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und Verfahren sowie die Beantwortung der behördlichen Anfragen, die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen des KBA sowie unsere internen Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen; Daimler kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs dieser Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren treffen. Für den Fall, dass diese oder andere 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, Bußgeldern, Feldmaßnahmen, weiteren Rückrufaktionen, weiteren Auslieferungs- und Zulassungsstopps, Maßnahmen zur Prozessverbesserung und Schadensbegrenzung sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von Förderkrediten verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen, einschließlich weiterer Untersuchungen und/oder Anordnungen durch diese oder andere Behörden und weiterer Rechtsstreitigkeiten, ausgesetzt sein. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit

verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Festlegungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden diese Festlegungen oder Feststellungen übernehmen. Dies gilt auch dann, wenn die entsprechenden Festlegungen oder Feststellungen nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen. Somit besteht das Risiko, dass negative Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

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

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

Bezüglich der Einigung zwischen der Daimler Financial Services AG und Deutsche Telekom AG mit dem Bund über die Beendigung der Schiedsverfahren zum Thema Toll Collect verweisen wir auf Anmerkung 18 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss.

Prognosebericht

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

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

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

Für die Region EU30 gehen wir davon aus, dass die Nachfrage das robuste Marktniveau des Vorjahres leicht übertreffen wird. Obwohl die wirtschaftliche Erholung in Brasilien schwächer ausfällt als bisher angenommen, ist mit einem deutlichen Anstieg des Lkw-Marktes zu rechnen, wenn auch von sehr niedrigem Niveau kommend. Der türkische Markt war zuletzt durch die erhebliche wirtschaftliche Unsicherheit stark beeinträchtigt und wird im Gesamtjahr voraussichtlich deutlich unter dem schwachen Niveau des Vorjahres liegen. In Russland erwarten wir trotz der zuletzt abnehmenden Wachstumsdynamik einen weiteren deutlichen Anstieg der Lkw-Nachfrage.

Die aus unserer Sicht wichtigsten asiatischen Märkte dürften im Jahr 2018 ein uneinheitliches Bild zeigen. Auf dem japanischen Markt für leichte, mittelschwere und schwere Lkw rechnen wir mit einem leichten Rückgang der Nachfrage auf weiterhin solidem Niveau. Für den indonesischen Lkw-Gesamtmarkt gehen wir von einer positiven Entwicklung aus. In Indien erwarten wir eine deutliche Erholung der Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw. Der chinesische Markt bewegt sich weiterhin auf einem sehr hohen Niveau und dürfte im Vergleich zum Vorjahr lediglich eine leichte Korrektur erfahren.

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

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

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

Mercedes-Benz Cars plant für das Gesamtjahr 2018 einen Absatz in der Größenordnung des Vorjahres. Unsere Absatzentwicklung wird maßgeblich von Lebenszykluseffekten bestimmter Baureihen beeinflusst. Dazu gehören der Hochlauf der neuen A-Klasse, die Modellpflege der C-Klasse und die anstehende Ablösung der seit 2011 auf dem Markt befindlichen B-Klasse durch die nächste Fahrzeuggeneration. Hinzu kommen erhöhte Einfuhrzölle für US-Fahrzeuge im chinesischen Markt sowie die bekannten Auslieferstopps einzelner Diesel-Modelle. Die Fahrzeugzertifizierung dauert teilweise länger als üblich und wirkt sich ebenfalls auf die Verfügbarkeit aus. Absatzimpulse erwarten wir weiterhin durch unsere SUVs. In Europa ist seit Mai die neue A-Klasse als Vorbote unserer nächsten Generation

an Kompaktfahrzeugen erhältlich. Ende des Jahres wird das viertürige Stufenheckmodell der A-Klasse neue Impulse setzen. Weitere Absatztreiber bilden die Familien der E- und S-Klasse. Das Absatzwachstum der S-Klasse Familie wird unter anderem durch den besonders starken Anstieg der Absatzzahlen bei unserer Luxusmarke Mercedes-Maybach fortgeführt. Darüber hinaus führen wir kontinuierlich und weltweit neue Modelle ein. So bietet Mercedes-AMG als Performance-Marke unter anderem die neuen 53er-Modelle des CLS und der E-Klasse Familie an. Mit der Einführung des Mercedes-AMG GT 4-Türer ist die AMG Sportwagen-Familie um ein weiteres Modell gewachsen.

Daimler Trucks geht für das Jahr 2018 weiterhin davon aus, dass der Gesamtabsatz deutlich über dem Vorjahresniveau liegen wird. In der NAFTA-Region erwarten wir, dass unsere Verkäufe aufgrund der Markterholung deutlich über dem Vorjahresniveau liegen werden. In der Region EU30 rechnen wir nun mit einem leichten Anstieg der Verkäufe. In Brasilien erwarten wir für das Jahr 2018 einen Absatz, der das niedrige Niveau des Vorjahres deutlich übertrifft. Für Indien und Indonesien gehen wir ebenfalls von einer deutlichen Absatzsteigerung aus. In Japan erwarten wir unverändert 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 nun mit einem Absatz auf dem Vorjahresniveau. 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 Brasilien und Argentinien ist die Markteinführung für das Jahr 2019 vorgesehen.

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

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

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

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

Aufgrund mehrerer Faktoren kam es bei Mercedes-Benz Cars im dritten Quartal zu vorübergehenden Einschränkungen bei der Verfügbarkeit von Fahrzeugen, die sich teilweise auch noch auf das vierte Quartal erstrecken. Zu den Faktoren gehören unter anderem die bekannten Auslieferstopps für einige Diesel-Modelle. Zudem dauert die Zertifizierung von Fahrzeugen in Europa und einigen internationalen Märkten derzeit länger als üblich. Daimler arbeitet seit längerer Zeit mit Hochdruck an Software-Updates, der Umstellung des europäischen Teststandards auf WLTP sowie der Klärung offener technischer und rechtlicher Fragen.

Entsprechend lag das EBIT von Mercedes-Benz Cars im dritten Quartal unter dem Niveau des zweiten Quartals 2018 sowie des dritten Quartals 2017; außerdem sind die Bestände temporär angestiegen. Aufgrund der hohen Nachfrage nach Mercedes-Benz Fahrzeugen rechnet das Unternehmen jedoch weiterhin damit, dass sich die Situation im vierten Quartal wieder normalisieren wird und die Bestände bis zum Jahresende 2018 wieder reduziert werden können.

Die beschriebenen Faktoren gelten sinngemäß ebenfalls für Mercedes-Benz Vans und beeinträchtigen daher auch die Geschäftsentwicklung der Transportersparte.

Am 19. Oktober 2018 hat Daimler wegen aktueller Entwicklungen eine Neueinschätzung der Ergebniserwartungen für das Geschäftsjahr 2018 für die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Daimler Buses sowie für den Daimler-Konzern vorgenommen. Maßgeblich dafür ist ein Anstieg der erwarteten Aufwendungen im Zusammenhang mit den laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen in verschiedenen Regionen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge. Zudem sind bei Mercedes-Benz Vans geringere Absätze infolge von Auslieferungsverzögerungen zu verzeichnen. Des Weiteren wurde aus Anlass einer aktuellen Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs Risikovorsorge für eine möglicherweise erforderliche Umrüstung bestimmter Fahrzeuge getroffen, die noch mit dem früher verwendeten Kältemittel R134a ausgestattet sind. Darüber hinaus ist im Geschäftsfeld Daimler Buses eine rückläufige Nachfrage in einzelnen Märkten zu verzeichnen.

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 deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird.

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

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

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

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

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

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

Vorausschauende Aussagen:

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

Mercedes-Benz Cars

Absatz im dritten Quartal bei 559.500 (i. V. 597.300) Fahrzeugen

E-Klasse Limousine und T-Modell mit neuen Bestwerten

Elektro-Offensive in der Fahrzeugproduktion geht weiter

EBIT mit 1.372 (i. V. 2.105) Mio. € deutlich unter Vorjahr

D.01	Q3		
€-Werte in Millionen	Q3 2018	Q3 2017	Veränd. in %
Umsatz	21.672	23.355 ¹	-7
EBIT	1.372	2.105 ¹	-35
Absatz	559.539	597.253	-6
Produktion	632.441	639.058	-1
Beschäftigte	147.160	142.666 ²	+3

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

Über 559.500 verkaufte Fahrzeuge im dritten Quartal

Der Absatz von Mercedes-Benz Cars lag im dritten Quartal 2018 mit 559.500 verkauften Einheiten deutlich unter dem hohen Niveau des Vorjahres. Der Umsatz sank um 7 % auf 21,7 Mrd. €. Das EBIT belief sich auf 1.372 (i. V. 2.105) Mio. €.

In Europa wurden von Juli bis September 223.600 Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und smart verkauft (-12 %), davon gingen 72.100 Einheiten nach Deutschland (-13 %). In China, dem größten Markt des Geschäftsfelds, konnte von Juli bis September ein neuer Absatzrekord von über 170.400 Einheiten erzielt und der Bestwert aus dem Vorjahr um 11 % übertroffen werden. In den USA sank der Absatz auf 76.000 Einheiten (-8 %).

E-Klasse Limousine und T-Modell mit neuen Bestwerten

Im dritten Quartal stiegen die Verkäufe der E-Klasse Limousine und vom T-Modell um 2 % auf 83.200 Einheiten; mehr als jemals zuvor im Vergleichszeitraum. Der Absatz der SUVs lag mit über 195.200 Einheiten unter dem Vorjahresniveau (-8 %). Von der A-Klasse sowie von den weiteren Kompaktwagen, der B-Klasse, dem CLA und CLA Shooting Brake, wurden über 102.000 Einheiten verkauft (-3 %). Die neue A-Klasse war bereits im Mai Vorbote der nächsten Generation von Kompaktwagen mit dem Stern: Die neue B-Klasse und die A-Klasse Limousine folgen in den kommenden Monaten. Von der S-Klasse Limousine wurden mit rund 16.000 Fahrzeugen 4 % weniger Einheiten abgesetzt als im Vorjahr. Darin enthalten ist auch der Absatz der Maybach S-Klasse Limousine, der im gleichen Zeitraum um 40 % deutlich anstieg. Von den Fahrzeugen der C-Klasse wurden im dritten Quartal 110.600 Einheiten verkauft (-13 %). Die neuen Fahrzeu-

D.02	Q3		
Absatz	Q3 2018	Q3 2017	Veränd. in %
Gesamt	559.539	597.253	-6
Europa	223.561	252.839	-12
davon Deutschland	72.114	82.805	-13
USA	75.975	82.175	-8
China	170.438	153.269	+11
Übrige Märkte	89.565	108.970	-18

ge der Limousine, des T-Modells, des Coupés und Cabrios befinden sich im Modellwechsel: die neue C-Klasse ist in Europa seit Juli auf dem Markt. Im September folgte die Markteinführung in den USA ebenso wie der Marktstart der Langversion in China. Die Marke smart erreichte beim Absatz im dritten Quartal mit rund 31.200 verkauften Fahrzeugen ein Wachstum von 2 %.

Die Zukunft hat begonnen – energiesparend und elektrifizierend

Die Kompaktwagenfamilie wächst weiter: Neben der bereits vorgestellten Version für China feierte im Juli eine eigenständige Variante der A-Klasse Limousine ihre Weltpremiere in den USA. Im August feierte das Vision EQ Silver Arrow Showcar seine Weltpremiere bei der Monterey Car Week in Pebble Beach (USA). Der vollelektrische Mercedes-Benz EQC¹ (Stromverbrauch kombiniert: 22,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, vorläufige Angaben)¹, das erste Mitglied der EQ-Familie, feierte im September in Stockholm seine Weltpremiere. Der EQC verfügt serienmäßig über einen wassergekühlten On-Board-Lader (OBL) mit einer Leistung von 7,4 kW und ist damit für das Wechselstrom-Laden zu Hause und an öffentlichen Ladestationen vorbereitet. Die Reichweite nach NEFZ liegt bei über 450 Kilometern (Angabe vorläufig)¹.

¹ Angaben zum Stromverbrauch und den CO₂-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst ermittelt. Die Angaben zur Reichweite sind ebenfalls vorläufig. Eine EG-Typgenehmigung und Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

D.03	Q1-3		
€-Werte in Millionen	Q1-3 2018	Q1-3 2017	Veränd. in %
Umsatz	67.245	69.446 ¹	-3
EBIT	5.333	6.468 ¹	-18
Absatz	1.744.528	1.760.501	-1
Produktion	1.841.855	1.824.358	+1
Beschäftigte	147.160	142.666 ²	+3

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

D.04	Q1-3		
Absatz	Q1-3 2018	Q1-3 2017	Veränd. in %
Gesamt	1.744.528	1.760.501	-1
Europa	717.919	764.675	-6
davon Deutschland	232.592	242.246	-4
USA	224.507	238.205	-6
China	516.170	457.978	+13
Übrige Märkte	285.932	299.643	-5

Daimler Trucks

Absatz mit 136.100 (i. V. 126.600) Einheiten deutlich über Vorjahresniveau

Vorstellung des neuen Actros mit Active Drive Assist

Neue Partnerschaft mit Proterra Inc. unterstreicht Engagement bei Elektrifizierung von Nutzfahrzeugen

Deutliche Steigerung des EBIT auf 850 (i. V. 614) Mio. €

D.05	Q3		
€-Werte in Millionen	Q3 2018	Q3 2017	Veränd. in %
Umsatz	10.045	9.210 ¹	+9
EBIT	850	614 ¹	+38
Absatz	136.055	126.558	+8
Produktion	141.909	129.845	+9
Beschäftigte	83.547	79.483 ²	+5

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

Deutlicher Anstieg von Absatz, Umsatz und Ergebnis

Der Absatz von Daimler Trucks lag im dritten Quartal 2018 bei 136.100 Einheiten und übertraf damit das Vorjahresniveau um 8%. Der Umsatz lag mit 10,0 (i. V. 9,2) Mrd. € deutlich über dem Vorjahresniveau. Das EBIT stieg ebenfalls deutlich auf 850 (i. V. 614) Mio. €.

Absatz deutlich über Vorjahresniveau

In der NAFTA-Region steigerten wir die Lkw-Verkäufe deutlich auf 52.700 (i. V. 45.300) Einheiten. In den Gewichtsklassen 6-8 war Daimler Trucks mit einem Marktanteil von 38,6 (i. V. 37,7)% weiterhin Marktführer. In Lateinamerika übertraf unser Absatz mit 9.800 (i. V. 8.000) Einheiten das Niveau des Vorjahres. Im brasilianischen Markt setzten wir 6.000 Fahrzeuge ab, 63% mehr als im vergangenen Jahr. Die Verkäufe in der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) übertrafen mit 21.900 (i. V. 20.900) Einheiten das Vorjahresniveau. Mit einem Marktanteil von 21,4 (i. V. 22,1)% waren die Mercedes-Benz Lkw im Segment schwerer und mittelschwerer Lkw weiterhin Marktführer. In Deutschland steigerten wir den Absatz auf 8.700 (i. V. 8.100) Lkw. Die Abschwächung des türkischen Marktes zeigte sich in diesem Quartal deutlich in unserem Absatz, der mit 900 (i. V. 3.400) verkauften Einheiten signifikant unter dem Vorjahresquartal lag. In Asien konnten wir unsere Lieferungen auf 42.300 (i. V. 40.000) Fahrzeuge ausbauen. Der Absatz in Indonesien lag mit 17.800 Verkäufen um rund 50% über dem Vorjahresniveau. Auch in Indien verkauften

D.06	Q3		
Absatz	Q3 2018	Q3 2017	Veränd. in %
Gesamt	136.055	126.558	+8
EU30 ¹	21.865	20.874	+5
NAFTA	52.690	45.290	+16
Lateinamerika (ohne Mexiko)	9.795	7.978	+23
Asien	42.298	39.977	+6
Übrige Märkte	9.407	12.439	-24
BFDA (Auman Trucks)	22.971	30.031	-24
Gesamt (einschließlich BFDA)	159.026	156.589	+2

1 Europäische Union, Schweiz und Norwegen

wir mit 5.300 (i. V. 4.900) Einheiten deutlich mehr Lkw als im Vorjahreszeitraum. Die Verkäufe in Japan entwickelten sich mit 10.700 (i. V. 11.900) Lkw marktbedingt rückläufig. FUSO baute hier seinen Marktanteil auf 19,6 (i. V. 19,4)% aus. Die Verkäufe von Auman Trucks unseres Joint Ventures in China gingen auf 23.000 (i. V. 30.000) Einheiten zurück.

Präsentation des neuen Mercedes-Benz Actros in Berlin

Daimler Trucks hat erstmals den innovationsreichen neuen Actros vorgestellt. Das neue System Active Drive Assist kann selbstständig bremsen, beschleunigen und lenken und ermöglicht in einem Serien-Lkw teilautomatisiertes Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen. Weitere Neuerungen sind der Active Brake Assist 5, der bei drohendem Auffahrunfall oder einer Kollision bei Bedarf eine Vollbremsung einleiten kann und die serienmäßige MirrorCam, mit der die Außenspiegel im neuen Actros ersetzt werden. Das Cockpit besteht nun aus zwei großen Farbd Displays, über die alle Lkw-Funktionen intuitiv steuerbar sind.

Beteiligung an Elektro-Bushersteller Proterra

Auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018 haben wir unsere Kooperation mit dem kalifornischen Unternehmen Proterra Inc. bekanntgegeben. In den USA ist Proterra führend bei elektrischen Nahverkehrsbusen. Neben dem generellen Engagement bei der Elektrifizierung von Nutzfahrzeugen gehört die Realisierung von Synergien bei der Elektrifizierung von Thomas Built Buses Schulbussen zu den ersten gemeinsamen Projekten.

D.07	Q1-3		
€-Werte in Millionen	Q1-3 2018	Q1-3 2017	Veränd. in %
Umsatz	27.849	26.191 ¹	+6
EBIT	2.043	1.824 ¹	+12
Absatz	373.811	336.994	+11
Produktion	390.934	354.166	+10
Beschäftigte	83.547	79.483 ²	+5

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

D.08	Q1-3		
Absatz	Q1-3 2018	Q1-3 2017	Veränd. in %
Gesamt	373.811	336.994	+11
EU30 ¹	60.184	58.699	+3
NAFTA	137.859	120.489	+14
Lateinamerika (ohne Mexiko)	27.078	21.330	+27
Asien	120.244	105.659	+14
Übrige Märkte	28.446	30.817	-8
BFDA (Auman Trucks)	79.560	85.087	-6
Gesamt (einschließlich BFDA)	453.371	422.081	+7

1 Europäische Union, Schweiz und Norwegen

Mercedes-Benz Vans

Absatz im dritten Quartal mit 91.400 (i. V. 93.100) Einheiten leicht unter Vorjahr

Weltpremiere Vision URBANETIC

Neues Sprinter Werk in den USA

EBIT mit -93 (i. V. 214) Mio. € deutlich unter Vorjahr

D.09	Q3		
€-Werte in Millionen	Q3 2018	Q3 2017	Veränd. in %
Umsatz	3.039	3.090 ¹	-2
EBIT	-93	214 ¹	.
Absatz	91.414	93.106	-2
Produktion	97.347	84.821	+15
Beschäftigte	26.428	25.255 ²	+5

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

Absatz und EBIT unter Vorjahresniveau

Der Absatz von Mercedes-Benz Vans lag im dritten Quartal 2018 unter anderem aufgrund von Auslieferungsverzögerungen bei den Modellen Vito, V-Klasse und Sprinter mit 91.400 Einheiten um 2 % unter dem Vorjahr. Der Umsatz ging um 2 % auf 3,0 Mrd. € zurück. Das EBIT erreichte -93 (i. V. 214) Mio. €.

Absatzwachstum in NAFTA, Lateinamerika und China

In der Region EU30 verzeichnete Mercedes-Benz Vans einen Absatzrückgang von 3 % auf 57.000 Einheiten. Im deutschen Markt lag unser Absatz mit 22.400 Einheiten um 5 % unter Vorjahr. Positiv war die Entwicklung in der NAFTA-Region, in der mit 13.000 (i. V. 12.600) abgesetzten Einheiten ein neuer Bestwert im dritten Quartal erzielt wurde. Dabei stieg der Absatz in den USA um 1 % auf 9.600 Einheiten. In Lateinamerika legte der Absatz deutlich um 13 % auf 4.700 Einheiten zu. Dazu trug insbesondere die signifikante Markterholung in Brasilien bei. In China hat Mercedes-Benz Vans seine Position weiter verbessert und verzeichnete mit 7.400 Einheiten (+9 %) sein bislang absatzstärkstes drittes Quartal. Dies ist im Wesentlichen auf den großen Erfolg unserer V-Klasse und Vito Modelle zurückzuführen. Der weltweite Absatz im Midsize-Segment lag im Wesentlichen aufgrund von Auslieferungsverzögerungen unter dem Vorjahr. Dabei ging der Absatz des Vito um 21 % auf 20.700 Einheiten zurück. Bei der Großraumlimousine V-Klasse verringerte sich der Absatz um 9 % auf 13.300 Einheiten. Erfreulich entwickelten sich die Verkäufe des Sprinter mit einem Plus von 7 % auf 49.300 Einheiten. Hierzu hat auch die im zweiten Quartal 2018 eingeführte neue Generation des Sprinter beigetragen. Der Absatz

D.11	Q1-3		
€-Werte in Millionen	Q1-3 2018	Q1-3 2017	Veränd. in %
Umsatz	9.648	9.392 ¹	+3
EBIT	231	900 ¹	-74
Absatz	295.313	283.277	+4
Produktion	334.787	289.821	+16
Beschäftigte	26.428	25.255 ²	+5

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

D.10	Q3		
Absatz	Q3 2018	Q3 2017	Veränd. in %
Gesamt	91.414	93.106	-2
EU30	57.019	58.966	-3
davon Deutschland	22.397	23.687	-5
NAFTA	13.048	12.630	+3
davon USA	9.634	9.555	+1
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.652	4.134	+13
Asien	9.141	9.106	+0
davon China	7.381	6.758	+9
Übrige Märkte	7.554	8.270	-9

des Stadtlieferwagens Citan erreichte 5.700 Einheiten (-8 %). Von der X-Klasse, die Ende 2017 in den Markt eingeführt wurde, setzten wir im dritten Quartal 2018 2.500 Einheiten ab.

Mercedes-Benz Vans präsentiert Sprinter mit Elektroantrieb und Brennstoffzelle

Mit der Brennstoffzelle ergänzt Mercedes-Benz Vans künftig die eDrive@VANS Strategie. Der Concept Sprinter F-CELL zeigt am Beispiel eines teilintegrierten Reisemobils die gesamte Bandbreite der Vorteile einer Brennstoffzelle von einer hohen Reichweite bis zu lokal emissionsfreier Mobilität.

Neues Sprinter Werk in North Charleston, USA

Mercedes-Benz Vans hat im September sein neues Werk in North Charleston im US-Bundesstaat South Carolina in Betrieb genommen. Im Rahmen der Strategie »Mercedes-Benz Vans goes global« investierte die Transportersparte rund 500 Mio. US-\$ in das Werk mit eigenem Karosserierohbau, Lackierung und Endmontage.

Weltpremiere Vision URBANETIC

Mit dem Vision URBANETIC präsentiert Mercedes-Benz Vans ein revolutionäres Mobilitätskonzept, das weit über bisherige Ideen rund um autonome Fahrzeuge hinausgeht. Der Vision URBANETIC hebt durch sein intelligentes, modulares Wechselkonzept die Trennung von Personenbeförderung und Gütertransport auf. Er ermöglicht eine bedarfsgerechte, nachhaltige und effiziente Mobilität für den urbanen Raum.

D.12	Q1-3		
Absatz	Q1-3 2018	Q1-3 2017	Veränd. in %
Gesamt	295.313	283.277	+4
EU30	188.755	189.862	-1
davon Deutschland	72.823	72.093	+1
NAFTA	37.500	33.116	+13
davon USA	28.256	24.800	+14
Lateinamerika (ohne Mexiko)	12.463	11.968	+4
Asien	29.210	24.749	+18
davon China	21.392	17.474	+22
Übrige Märkte	27.385	23.582	+16

Daimler Buses

Absatz mit 7.700 Bussen und Fahrgestellen deutlich über Vorjahr

Weltpremiere des vollelektrischen Stadtbusses Mercedes-Benz eCitaro

Daimler Buses mit neuen Assistenzsystemen und Services auf der IAA in Hannover

EBIT mit 30 (i. V. 32) Mio. € leicht unter Vorjahr

D.13	Q3		
€-Werte in Millionen	Q3 2018	Q3 2017	Veränd. in %
Umsatz	1.064	1.036 ¹	+3
EBIT	30	32 ¹	-6
Absatz	7.741	7.213	+7
Produktion	8.507	7.089	+20
Beschäftigte	18.369	18.292 ²	+0

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

Absatz deutlich über Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Buses stieg im dritten Quartal 2018 um 7 % auf 7.700 Einheiten. Der Umsatz lag mit 1,1 (i. V. 1,0) Mrd. € leicht über dem Vorjahresniveau. Das EBIT betrug 30 (i. V. 32) Mio. €.

Insgesamt deutliche Absatzsteigerung

In der Region EU30 hat Daimler Buses im dritten Quartal 2018 mit 2.100 Einheiten deutlich mehr Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt (+15 %).

In Lateinamerika (ohne Mexiko) blieb unser Absatz mit 3.400 (i. V. 3.600) Fahrgestellen trotz der gestiegenen Nachfrage in Brasilien unter dem Vorjahresniveau. In Mexiko setzten wir im dritten Quartal 900 Einheiten ab; gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Anstieg um 4 %. In Indien verzeichnete Daimler Buses einen signifikanten Absatzanstieg auf 420 (i. V. 280) Einheiten.

Weltpremiere des vollelektrischen Mercedes-Benz eCitaro

Der vollelektrische Stadtbus Mercedes-Benz eCitaro wurde auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover der Öffentlichkeit vorgestellt. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung eines gut ausgebauten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit lokal emissionsfreien Bussen ist der eCitaro ein wichtiger Baustein für die künftige Mobilität in Städten. Ausgestattet mit Lithium-Ionen-Batteriepaketen sowie einem innovativen Thermomanagementsystem sollen damit ohne Zwischenladung bereits etwa ein Drittel der relevanten Strecken der Verkehrsbetriebe abgedeckt

D.15	Q1-3		
€-Werte in Millionen	Q1-3 2018	Q1-3 2017	Veränd. in %
Umsatz	2.989	3.176 ¹	-6
EBIT	133	182 ¹	-27
Absatz	21.007	20.121	+4
Produktion	24.051	21.645	+11
Beschäftigte	18.369	18.292 ²	+0

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

D.14	Q3		
Absatz	Q3 2018	Q3 2017	Veränd. in %
Gesamt	7.741	7.213	+7
EU30	2.146	1.864	+15
davon Deutschland	590	568	+4
Lateinamerika (ohne Mexiko)	3.449	3.643	-5
davon Brasilien	2.278	2.084	+9
Mexiko	881	846	+4
Asien	761	597	+27
Übrige Märkte	504	263	+92

werden. Um den Übergang zum elektrischen Bus so reibungslos wie möglich zu gestalten, begleitet unser eMobility Consulting Verkehrsbetriebe bei der Umstellung auf elektrische Bus-Flotten.

Neue Assistenzsysteme und neuer digitaler Service

Auf der IAA stellte Daimler Buses zudem neue Sicherheits- und Assistenzsysteme sowie neue digitale Services vor: Der Notbremsassistent Active Brake Assist 4, der Fußgänger erkennt und in Gefahrensituationen bis zum Stillstand bremst, soll ab 2019 in unseren Reisebussen erhältlich sein. Der Mercedes-Benz Stadtbus Citaro soll ab kommendem Jahr mit dem Preventive Brake Assist verfügbar sein. Dieser aktive Bremsassistent erkennt kritische Situationen, warnt den Fahrer und leitet bei Bedarf eine Teilbremsung ein. Der Sideguard Assist, der den Fahrer beim kritischen Rechtsabbiegen unterstützt, ist bereits seit September in allen Stadt- und Reisebussen von Mercedes-Benz und Setra erhältlich. Durch neue digitale Services wie zum Beispiel OMNI-plus Uptime können die Einsatzzeiten der Fahrzeuge erhöht und die Verfügbarkeit der Flotten verbessert werden.

Mercedes-Benz Citaro hybrid ausgezeichnet

Der Mercedes-Benz Citaro hybrid wurde durch eine unabhängige Jury als »Bus of the Year 2019« ausgezeichnet. Der Hybridbus, der sowohl mit Diesel- als auch mit Gasmotor verfügbar ist, punktete dabei vor allem in den Kategorien Wirtschaftlichkeit, Innovation, Qualität und Anwenderfreundlichkeit. Der Überlandvariante, Citaro Ü hybrid, wurde zudem der Sustainable Bus Award 2019 für Überlandbusse verliehen.

D.16	Q1-3		
Absatz	Q1-3 2018	Q1-3 2017	Veränd. in %
Gesamt	21.007	20.121	+4
EU30	5.696	5.458	+4
davon Deutschland	1.705	1.888	-10
Lateinamerika (ohne Mexiko)	9.935	9.489	+5
davon Brasilien	6.618	5.591	+18
Mexiko	2.173	2.604	-17
Asien	2.099	1.551	+35
Übrige Märkte	1.104	1.019	+8

Daimler Financial Services

Neugeschäft sinkt um 5 %

Vertragsvolumen steigt auf 149 Mrd. €

Beteiligung an Gebrauchtwagenplattform heycar

EBIT mit 392 (i. V. 508) Mio. € deutlich unter Vorjahr

D.17	Q3		
€-Werte in Millionen	Q3 2018	Q3 2017	Veränd. in %
Umsatz	6.250	5.836 ¹	+7
EBIT	392	508 ¹	-23
Neugeschäft	16.613	17.437	-5
Vertragsvolumen	148.813	139.907 ²	+6
Beschäftigte	13.884	13.012 ²	+7

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

Neugeschäft weltweit mit leichtem Rückgang

Das Neugeschäft von Daimler Financial Services entwickelte sich im dritten Quartal 2018 vor dem Hintergrund des geringeren Fahrzeugabsatzes im Konzern leicht rückläufig: Weltweit wurden 458.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 16,6 Mrd. € abgeschlossen; 5 % weniger als im Vorjahreszeitraum. Das Vertragsvolumen erreichte Ende September einen Wert von 148,8 Mrd. € und lag damit deutlich über dem Niveau vom Jahresende 2017 (+6 %). Das EBIT betrug 392 (i. V. 508) Mio. €.

Region Europa mit deutlichem Rückgang im Neugeschäft

Europaweit wurden im dritten Quartal 223.000 Leasing- und Finanzierungsverträge abgeschlossen (-9 %). Das Neugeschäft ging damit um 8 % auf 7,2 Mrd. € zurück. Ein wesentlicher Treiber für den Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum war neben Deutschland (-11 %) auch die Neugeschäftsentwicklung in der Türkei (-65 %). Das Vertragsvolumen in Europa wuchs gegenüber dem Jahresende 2017 um 5 % auf 62,8 Mrd. €.

Starkes Wachstum in Nord- und Südamerika

In Nord- und Südamerika wurden im dritten Quartal 2018 Leasing- und Finanzierungsverträge mit einem Gesamtwert von 5,4 Mrd. € abgeschlossen (+6 %). Das Vertragsvolumen in Nord- und Südamerika lag Ende September mit 53,6 Mrd. € deutlich über dem Niveau vom Jahresende 2017 (+6 %).

Afrika & Asien-Pazifik und China: Neugeschäft gesunken

Das Neugeschäft in der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) sank im dritten Quartal 2018 mit 1,8 Mrd. € deutlich (-13 %). Das Vertragsvolumen der Region belief sich Ende September auf 17,7 Mrd. € (+3 %).

In China wurden im dritten Quartal 78.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge (-2 %) im Wert von 2,2 Mrd. € abgeschlossen (-10 %). Das Vertragsvolumen betrug Ende September 14,7 Mrd. € – ein Plus von 21 % gegenüber Ende 2017.

Versicherungsgeschäft entwickelt sich weiter positiv

Im Versicherungsgeschäft vermittelte Daimler Financial Services im dritten Quartal 566.000 Verträge (+3 %). Besonders gut war die Entwicklung in China (+23 %), Großbritannien (+19 %) und Kanada (+14 %).

heycar: Beteiligung an Gebrauchtwagenplattform

Im September gab Daimler Financial Services die Vertragsunterzeichnung für die geplante Beteiligung an der Gebrauchtwagenplattform heycar bekannt. Auf der markenübergreifenden Plattform werden neben hochwertigen Gebrauchtwagen mit Garantiesanspruch auch umfassende Finanzdienstleistungen angeboten.

Daimler Mobility Services vermeldet Rekordzahlen

Zum 30. September 2018 lag die Kundenzahl der Daimler Mobilitätsdienstleistungen bei rund 26 Mio. Damit stiegen die Nutzerzahlen von car2go, moovel und der Ride-Hailing-Gruppe inklusive mytaxi, Beat, Clever Taxi und Chauffeur Privé im Vergleich zum Vorjahr um 64 %. In 130 Städten weltweit wurden im dritten Quartal über 46 Mio. Transaktionen verzeichnet.

Mobility Joint Venture: Berlin als Standort bestätigt

Das geplante Joint Venture der Daimler AG und der BMW Group wird vorbehaltlich der Zustimmung der EU-Kommission seinen Hauptsitz in Berlin haben. Ziel ist es, den neuen Mobilitätsdienstleister außerhalb der bisherigen Konzernstrukturen aufzubauen und dabei vom dynamischen Umfeld der Hauptstadt zu profitieren.

D.18	Q1-3		
€-Werte in Millionen	Q1-3 2018	Q1-3 2017	Veränd. in %
Umsatz	18.577	17.677 ¹	+5
EBIT	1.006 ²	1.554 ¹	-35
Neugeschäft	52.815	52.174	+1
Vertragsvolumen	148.813	139.907 ³	+6
Beschäftigte	13.884	13.012 ³	+7

1 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst
2 Inkl. Ergebnisbelastung in Höhe von 418 Mio. € in Q2 2018 aufgrund der Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren
3 Stand 31.12.2017

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q3

E.01

	Q3 2018	Q3 2017 (angepasst) ¹
in Millionen €		
Umsatzerlöse	40.211	40.745
Umsatzkosten	-32.247	-32.224
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.964	8.521
Vertriebskosten	-3.191	-3.047
Allgemeine Verwaltungskosten	-953	-928
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.775	-1.647
Sonstige betriebliche Erträge	335	494
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-419	-92
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	325	194
Übriges Finanzergebnis	199	-90
Zinserträge	64	51
Zinsaufwendungen	-204	-147
Ergebnis vor Ertragsteuern²	2.345	3.309
Ertragsteuern	-584	-1.072
Konzernergebnis	1.761	2.237
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	72	91
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	1.689	2.146
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	1,58	2,01
Verwässert	1,58	2,01

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 20 enthalten.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q1-3

E.02

	Q1-3 2018	Q1-3 2017 (angepasst) ¹
in Millionen €		
Umsatzerlöse	120.752	120.541
Umsatzkosten	-95.913	-95.223
Bruttoergebnis vom Umsatz	24.839	25.318
Vertriebskosten	-9.541	-9.331
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.889	-2.749
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-5.107	-4.509
Sonstige betriebliche Erträge	1.118	1.597
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-900	-482
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	654	1.223
Übriges Finanzergebnis	278	-150
Zinserträge	189	155
Zinsaufwendungen	-519	-421
Ergebnis vor Ertragsteuern²	8.122	10.651
Ertragsteuern	-2.182	-3.250
Konzernergebnis	5.940	7.401
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	252	254
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	5.688	7.147
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	5,32	6,68
Verwässert	5,32	6,68

- 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 20 enthalten.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q3

E.03

	Q3 2018	Q3 2017 (angepasst) ¹
in Millionen €		
Konzernergebnis	1.761	2.237
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-327	-736
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten und Fremdkapitalinstrumenten	3	1
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-147	379
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-8	-4
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-479	-360
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	39	140
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	39	140
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-440	-220
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-23	-27
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-417	-193
Gesamtergebnis	1.321	2.017
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	49	64
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	1.272	1.953

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.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q1-3

E.04

	Q1-3 2018	Q1-3 2017 (angepasst) ¹
in Millionen €		
Konzernergebnis	5.940	7.401
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-117	-2.345
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten und Fremdkapitalinstrumenten	8	12
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-990	1.875
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-3	33
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1.102	-425
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-255	145
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-255	145
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-1.357	-280
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	2	-80
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-1.359	-200
Gesamtergebnis	4.583	7.121
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	254	174
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	4.329	6.947

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.05

30. Sept. 2018 31. Dez. 2017
(angepasst)¹

in Millionen €

Aktiva

Immaterielle Vermögenswerte	14.530	13.735
Sachanlagen	29.577	27.981
Vermietete Gegenstände	49.060	47.074
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.759	4.818
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	49.359	46.600
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	675	990
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.873	3.204
Aktive latente Steuern	3.343	2.844
Übrige Vermögenswerte	1.039	1.203
Langfristige Vermögenswerte	155.215	148.449
Vorräte	32.126	25.686
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.011	11.995
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	43.214	39.454
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.014	12.072
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	9.190	9.073
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.638	3.602
Übrige Vermögenswerte	5.677	5.014
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	493	-
Kurzfristige Vermögenswerte	121.363	106.896
Summe Aktiva	276.578	255.345

Passiva

Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Kapitalrücklagen	11.701	11.742
Gewinnrücklagen	49.083	47.553
Übrige Rücklagen	372	1.504
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	64.226	63.869
Nicht beherrschende Anteile	1.327	1.290
Eigenkapital	65.553	65.159
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.091	5.767
Rückstellungen für Ertragsteuern	899	1.046
Rückstellungen für sonstige Risiken	6.981	7.143
Finanzierungsverbindlichkeiten	87.908	78.378
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.514	2.370
Passive latente Steuern	3.127	2.347
Rechnungsabgrenzungsposten	1.563	1.668
Vertragsverbindlichkeiten	5.154	3.833
Übrige Verbindlichkeiten	8	10
Langfristige Schulden	114.245	102.562
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16.416	12.451
Rückstellungen für Ertragsteuern	358	560
Rückstellungen für sonstige Risiken	7.747	7.620
Finanzierungsverbindlichkeiten	53.218	48.746
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.171	6.905
Rechnungsabgrenzungsposten	1.571	1.528
Vertragsverbindlichkeiten	6.406	7.375
Übrige Verbindlichkeiten	2.687	2.439
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	206	-
Kurzfristige Schulden	96.780	87.624
Summe Passiva	276.578	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.06

	Q1-3 2018	Q1-3 2017 (angepasst) ¹
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	8.122	10.651
Abschreibungen/Wertminderungen	4.576	4.158
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-933	-1.212
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-13	-386
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-6.715	-2.705
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-379	-635
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.998	3.971
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-6.709	-7.408
Vermietete Fahrzeuge	-1.364	-2.687
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-105	1.809
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	946	841
Gezahlte Ertragsteuern	-2.254	-2.582
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-830	3.815
Zugänge zu Sachanlagen	-4.958	-4.170
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-2.293	-2.530
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	312	628
Erwerb von Anteilsbesitz	-578	-906
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	354	266
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-4.265	-3.871
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	4.460	4.985
Sonstige Ein- und Auszahlungen	60	64
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.908	-5.534
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	14.802	12.666
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-3.905	-3.477
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-265	-246
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	118	66
Erwerb eigener Aktien	-50	-42
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-78	-10
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	10.622	8.957
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	58	-818
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.942	6.420
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	12.072	10.981
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	15.014	17.401

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.07

	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	-	-	7.147	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern (angepasst) ¹	-	-	130	-2.267	14
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis (angepasst) ¹	-	-	15	-	-2
Gesamtergebnis (angepasst) ¹	-	-	7.292	-2.267	12
Dividenden	-	-	-3.477	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-35	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-11	-	-	-
Sonstiges	-	-7	-	-	-
Stand zum 30. September 2017 (angepasst)¹	3.070	11.726	44.692	575	65
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	-	-	5.688	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-317	-118	3
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	62	-	5
Gesamtergebnis	-	-	5.433	-118	8
Dividenden	-	-	-3.905	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-41	-	-	-
Stand zum 30. September 2018	3.070	11.701	49.083	140	46

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
-	-	-	7.147	254	7.401	Konzernergebnis (angepasst) ¹
2.678	33	-	588	-81	507	Sonstiges Ergebnis vor Steuern (angepasst) ¹
-801	-	-	-788	1	-787	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis (angepasst) ¹
1.877	33	-	6.947	174	7.121	Gesamtergebnis (angepasst) ¹
-	-	-	-3.477	-249	-3.726	Dividenden
-	-	-	-35	-	-35	Änderungen des Konsolidierungskreises
-	-	-	-	33	33	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-	-42	-42	-	-42	Erwerb eigener Aktien
-	-	42	42	-	42	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-	-11	15	4	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-	-	-	-7	11	4	Sonstiges
1.317	17	-	61.462	1.167	62.629	Stand zum 30. September 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
-	-	-	5.688	252	5.940	Konzernergebnis
-1.414	-3	-	-1.849	2	-1.847	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
423	-	-	490	-	490	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-991	-3	-	4.329	254	4.583	Gesamtergebnis
-	-	-	-3.905	-291	-4.196	Dividenden
-	-	-	-	80	80	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-	-50	-50	-	-50	Erwerb eigener Aktien
-	-	50	50	-	50	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-	-41	2	-39	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
180	6	-	64.226	1.327	65.553	Stand zum 30. September 2018

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 24. Oktober 2018 freigegeben. Der Konzernzwischenabschluss wurde vom Konzernabschlussprüfer einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

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

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

Im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS

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

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

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

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

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

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

Vertragsverbindlichkeiten ergeben sich bei Daimler insbesondere aus folgenden Sachverhalten:

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

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

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

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

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

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

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

E.08

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

	Q3 2017	Q1-3 2017
in Millionen €		
Umsatzerlöse	-62	-200
Umsatzkosten	150	285
Vertriebskosten	2	4
Allgemeine Verwaltungskosten	4	4
Sonstige betriebliche Erträge	-133	-413
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1	-3
Übriges Finanzergebnis ¹	-9	38
Ertragsteuern	18	110
Konzernergebnis	-31	-175

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 7 E.09 dargestellt.

E.09		
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	-
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 dritten Quartal 2017 um 0,02 € und in den ersten neun Monaten 2017 um 0,16 €.

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 Modell 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 bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen auftreten kann. Sofern die Vertragsbedingungen neu verhandelt oder modifiziert werden und dies nicht zu einer Ausbuchung führt, so wird der Bruttobuchwert des Vertrags neu berechnet und jede Differenz im Gewinn oder Verlust erfasst.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E.10**Erstanwendungseffekte von IFRS 9 auf das Konzern-Eigenkapital**

in Millionen €

Gewinnrücklage

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

Rücklagen für zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

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

Rücklagen für Eigenkapitalanteile erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet

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

Rücklagen für Fremdkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet

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

Nicht beherrschende Anteile, nach Steuern

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

E.11

Bewertungskategorien der Finanzinstrumente

			Buchwerte nach IAS 39 zum 31. Dez. 2017	Buchwerte nach IFRS 9 zum 1. Jan. 2018
Bewertungskategorien nach IAS 39				
Bewertungskategorien nach IFRS 9				
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.12**Überleitung der Buchwerte (IAS 39 zu IFRS 9)**

	Buchwerte nach IAS 39 zum 31. Dezember 2017	Umglie- derungs- effekte	Bewer- tungs- effekte	Buchwerte nach IFRS 9 zum 1. Januar 2018
in Millionen €				
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
	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	-	-
	10.447	-10.447	-	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	-	6.733	-	6.733
Eigenkapitalanteile	-	173	-	173
	-	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
	-	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 aller jeweils zuständigen Wettbewerbsbehörden für das vierte Quartal 2018 erwartet. Die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden werden gesondert in der Bilanz ausgewiesen. Zum 30. September 2018 betrugen die Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe 493 Mio. €; die Schulden lagen bei 206 Mio. €.

3. Umsatzerlöse

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

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

E.13

Umsatzerlöse drittes Quartal

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q3 2018								
Europa	8.702	2.661	1.905	642	1.022	14.932	-874	14.058
NAFTA	3.964	4.653	432	75	1.065	10.189	-13	10.176
Asien	7.222	1.649	187	49	67	9.174	-4	9.170
Übrige Märkte	1.096	915	261	199	60	2.531	-65	2.466
Umsatzerlöse IFRS 15	20.984	9.878	2.785	965	2.214	36.826	-956	35.870
Umsatzerlöse Sonstige	688	167	254	99	4.036	5.244	-903	4.341
Umsatzerlöse gesamt	21.672	10.045	3.039	1.064	6.250	42.070	-1.859	40.211

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q3 2017 (angepasst)¹								
Europa	9.247	2.692	1.889	619	914	15.361	-827	14.534
NAFTA	4.619	3.868	410	78	1.020	9.995	-30	9.965
Asien	7.520	1.564	217	36	56	9.393	26	9.419
Übrige Märkte	1.120	855	260	219	41	2.495	-53	2.442
Umsatzerlöse IFRS 15	22.506	8.979	2.776	952	2.031	37.244	-884	36.360
Umsatzerlöse Sonstige	849	231	314	84	3.805	5.283	-898	4.385
Umsatzerlöse gesamt	23.355	9.210	3.090	1.036	5.836	42.527	-1.782	40.745

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

E.14**Umsatzerlöse erste neun Monate**

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1-3 2018								
Europa	27.213	7.910	6.184	1.835	3.088	46.230	-2.765	43.465
NAFTA	12.424	12.015	1.232	180	3.288	29.139	-58	29.081
Asien	22.288	4.749	665	117	169	27.988	-9	27.979
Übrige Märkte	2.989	2.636	814	553	150	7.142	-170	6.972
Umsatzerlöse IFRS 15	64.914	27.310	8.895	2.685	6.695	110.499	-3.002	107.497
Umsatzerlöse Sonstige	2.331	539	753	304	11.882	15.809	-2.554	13.255
Umsatzerlöse gesamt	67.245	27.849	9.648	2.989	18.577	126.308	-5.556	120.752

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1-3 2017 (angepasst)¹								
Europa	28.061	7.593	6.099	1.952	2.778	46.483	-2.554	43.929
NAFTA	14.225	10.948	1.125	231	3.392	29.921	-89	29.832
Asien	22.273	4.691	629	106	161	27.860	-9	27.851
Übrige Märkte	3.368	2.382	773	626	123	7.272	-151	7.121
Umsatzerlöse IFRS 15	67.927	25.614	8.626	2.915	6.454	111.536	-2.803	108.733
Umsatzerlöse Sonstige	1.519	577	766	261	11.223	14.346	-2.538	11.808
Umsatzerlöse gesamt	69.446	26.191	9.392	3.176	17.677	125.882	-5.341	120.541

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

4. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Umsatzkosten beliefen sich im dritten Quartal 2018 auf 32.247 (Q3 2017: 32.224) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2018 auf 95.913 (Q1-3 2017: 95.223) Mio. €. Sie beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für abgesetzte Erzeugnisse.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im dritten Quartal 2018 auf 3.191 (Q3 2017: 3.047) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2018 auf 9.541 (Q1-3 2017: 9.331) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im dritten Quartal 2018 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 953 (Q3 2017: 928) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2018 2.889 (Q1-3 2017: 2.749) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb oder der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im dritten Quartal 2018 bei 1.775 (Q3 2017: 1.647) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2018 bei 5.107 (Q1-3 2017: 4.509) 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 dritten 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 und Aufwendungen

Die Sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich im dritten Quartal 2018 auf 335 (Q3 2017: 494) Mio. €. In den ersten neun Monaten betrugen sie 1.118 (Q1-3 2017: 1.597) Mio. €. Im Jahr 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 sowie weitere Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen von 118 Mio. € enthalten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen im dritten Quartal 2018 bei 419 (Q3 2017: 92) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2018 bei 900 (Q1-3 2017: 482) Mio. €. Der Anstieg resultiert aus Aufwendungen im Zusammenhang mit den laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen in verschiedenen Regionen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge.

6. Übriges Finanzergebnis

Aus der Bewertung der in den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesenen Anteile an der Minderheitsbeteiligung Aston Martin Lagonda Global Holdings plc zum beizulegenden Zeitwert entstand im dritten Quartal 2018 ein Ertrag von 185 Mio. €, der dem Segmentergebnis von Mercedes-Benz Cars zugeordnet wurde. Die Bewertung erfolgte im Zusammenhang mit dem Börsengang, der Anfang Oktober 2018 vollzogen wurde.

7. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen weisen folgende Zusammensetzung auf:

E.15				
Zinserträge und Zinsaufwendungen				
	Q3 2018	Q3 2017	Q1-3 2018	Q1-3 2017
in Millionen €				
Zinserträge				
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	1	-	2	1
Zinsen und ähnliche Erträge	63	51	187	154
	64	51	189	155
Zinsaufwendungen				
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-32	-50	-98	-153
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-172	-97	-421	-268
	-204	-147	-519	-421

8. Immaterielle Vermögenswerte

Die Immateriellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

E.16		
Immaterielle Vermögenswerte		
	30. Sept. 2018	31. Dez. 2017
in Millionen €		
Geschäftswerte	1.096	1.115
Entwicklungskosten	11.042	10.280
Übrige immaterielle Vermögenswerte	2.392	2.340
	14.530	13.735

9. Sachanlagen

Die Sachanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

E.17		
Sachanlagen		
	30. Sept. 2018	31. Dez. 2017
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	8.554	8.244
Technische Anlagen und Maschinen	9.235	9.334
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.528	5.933
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.260	4.470
	29.577	27.981

10. Vermietete Gegenstände

Zum 30. September 2018 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 49.060 (31. Dezember 2017: 47.074) Mio. €. In den ersten neun Monaten des Jahres 2018 ergaben sich Zugänge von 18.119 (Q1-3 2017: 18.519) Mio. € und Abgänge von 10.411 (Q1-3 2017: 10.045) Mio. €. Die Abschreibungen für die ersten neun Monate des Jahres 2018 betrugen 6.341 (Q1-3 2017: 5.803) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

11. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

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

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

E.18

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
30. Sept. 2018				
At-equity-Buchwert ¹	4.134	595	30	4.759
At-equity-Ergebnis (Q3 2018) ¹	322	2	1	325
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2018) ¹	1.020	-371	5	654
31. Dez. 2017				
At-equity-Buchwert ¹	4.282	500	36	4.818
At-equity-Ergebnis (Q3 2017) ¹	240	-48	2	194
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2017) ¹	1.238	-19	4	1.223

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

E.19

Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor ²	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
30. Sept. 2018					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,5	-	-
At-equity-Buchwert ¹	2.110	780	529	715	4.134
At-equity-Ergebnis (Q3 2018) ¹	314	16	-25	17	322
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2018) ¹	1.017	33	-61	31	1.020
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 (Q3 2017) ¹	307	-6	-21	-40	240
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2017) ¹	855	278	132	-27	1.238

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. €.

Im zweiten Quartal 2018 beschlossen die Anteilseigner von BBAC die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2017. Der auf Daimler entfallende Betrag von 1.024 Mio. € reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Der erste Teil der Dividende wurde im dritten Quartal ausbezahlt und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss in Höhe von 495 Mio. €. Die Auszahlung des noch ausstehenden Betrags ist für das vierte Quartal 2018 geplant. Daimler plant in den Jahren 2018 bis 2020 zusätzliches Eigenkapital von insgesamt 0,4 Mrd. € entsprechend seiner Beteiligungsquote bereitzustellen.

BAIC Motor

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

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

THBV (HERE)

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

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

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

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

Toll Collect

Im Ergebnis der at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen ist im zweiten Quartal 2018 ein Aufwand von 418 Mio. € für Toll Collect enthalten, im Wesentlichen resultierend aus der Einigung im Schiedsverfahren. Weitere Informationen hierzu können Anmerkung 18 entnommen werden.

Übrige unwesentliche at-equity bewertete Unternehmen

Im Ergebnis der at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen ist im dritten Quartal 2017 eine Wertminderung auf eine Beteiligung von 50 Mio. € enthalten.

12. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

E.20

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	30. Sept. 2018			31. Dez. 2017 (angepasst) ¹		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	17.954	29.458	47.412	16.363	28.635	44.998
Absatzfinanzierung mit Händlern	16.894	3.653	20.547	16.065	3.061	19.126
Finanzierungsleasing-Verträge	8.887	16.752	25.639	7.430	15.370	22.800
Buchwert (brutto)	43.735	49.863	93.598	39.858	47.066	86.924
Wertberichtigungen	-521	-504	-1.025	-404	-466	-870
Buchwert (netto)	43.214	49.359	92.573	39.454	46.600	86.054

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

13. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

E.21

Vorräte

	30. Sept. 2018	31. Dez. 2017
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.234	2.655
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	4.558	3.373
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	23.937	19.361
Geleistete Anzahlungen	397	297
	32.126	25.686

14. Eigenkapital

Genehmigtes Kapital

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

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

Bedingtes Kapital

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

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

Eigene Aktien

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

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

Belegschaftsaktienprogramme

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

Dividende

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

15. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionsaufwendungen

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

Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen

Im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2018 betrugen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 13 und 145 (2017: 22 und 123) Mio.€.

Bewertungsprämissen

Am 20. Juli 2018 sind die neuen HEUBECK-RICHTTAFELN 2018 G erschienen, die im September 2018 nochmals angepasst wurden. Die Richttafeln berücksichtigen die neuesten Statistiken der gesetzlichen Rentenversicherung und des Statistischen Bundesamtes. Daimler wird die neuen HEUBECK-RICHTTAFELN 2018 G voraussichtlich zum 31. Dezember 2018 erstmals für die Daimler AG und ihre deutschen Tochterunternehmen anwenden. Bei der erstmaligen Anwendung wird ein Anstieg der Pensionsrückstellungen im Inland erwartet, der als versicherungsmathematischer Verlust im Eigenkapital erfasst werden würde.

E.22

Pensionsaufwendungen drittes Quartal

	Q3 2018			Q3 2017		
	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-170	-147	-23	-169	-145	-24
Gewinn bei Abgeltung	66	66	-	-	-	-
Nettozinsaufwand	-21	-14	-7	-38	-29	-9
Nettozinsertrag	1	-	1	-	-	-
	-124	-95	-29	-207	-174	-33

E.23

Pensionsaufwendungen erste neun Monate

	Q1-3 2018			Q1-3 2017		
	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-511	-441	-70	-507	-436	-71
Gewinn bei Abgeltung	66	66	-	-	-	-
Nettozinsaufwand	-65	-41	-24	-116	-88	-28
Nettozinsertrag	2	-	2	1	-	1
	-508	-416	-92	-622	-524	-98

16. Rückstellungen für sonstige Risiken

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

E.24

Rückstellungen für sonstige Risiken

	30. Sept. 2018			31. Dez. 2017 (angepasst) ¹		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	3.190	3.531	6.721	3.154	3.562	6.716
Personal- und Sozialbereich	1.912	2.263	4.175	2.209	2.216	4.425
Übrige	2.645	1.187	3.832	2.257	1.365	3.622
	7.747	6.981	14.728	7.620	7.143	14.763

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

17. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

E.25

Finanzierungsverbindlichkeiten

	30. Sept. 2018			31. Dez. 2017		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	13.860	61.337	75.197	13.785	53.288	67.073
Geldmarktpapiere	2.961	16	2.977	1.045	-	1.045
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19.769	17.752	37.521	17.583	16.972	34.555
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	9.780	1.827	11.607	9.450	2.010	11.460
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	6.150	5.873	12.023	6.214	4.823	11.037
Verbindlichkeiten aus Finance Leases	21	316	337	27	325	352
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	677	787	1.464	642	960	1.602
	53.218	87.908	141.126	48.746	78.378	127.124

18. Rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, wurden Anfang 2016 mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei US-Bundesbezirksgerichten in den USA gegen die Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) eingereicht. Hauptvorwurf war die Verwendung von Vorrichtungen, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NOX) vermindern und überhöhte Emissionswerte in Dieselfahrzeugen verursachen sollen. Zudem behaupteten die Kläger, dass Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen bewusst irregeführt 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 potenziellen Anspruchsinhaber der Sammelklage bis zum 18. Mai 2018 darüber schriftlich zu unterrichten, dass das Verfahren läuft und sie an den Ausgang des Verfahrens gebunden sind. Diese Unterrichtung wurde verschickt, und die potenziellen Anspruchsinhaber der Sammelklage hatten bis zum 20. Juli 2018 die Möglichkeit, aus der Sammelklage auszuscheiden, um zu vermeiden, an nachfolgende Entscheidungen gebunden zu sein. Daimler hält auch diese Klage für unbegründet und wird sich dagegen verteidigen. Am 14. Juli 2017 wurde eine weitere Sammelklage gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften am Superior Court of California, Los Angeles County, erhoben. In der Klage werden ähnliche Behauptungen wie in den bereits anhängigen US-Sammelklagen gemacht. Diese Klage wurde an die Bundesgerichte verwiesen und am 31. Oktober 2017 dem District of New Jersey zugeteilt. Am 21. Dezember 2017 haben sich die Parteien ohne Entscheidung in der Sache auf die Abweisung der Klage verständigt. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen erneut erhoben werden, aber Daimler hält auch diese Klage für unbegründet.

Darüber hinaus haben weltweit einige Bundes- und Landesbehörden sowie Institutionen Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verwaltungsverfahren durch und/oder haben Anordnungen erlassen. Diese beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse, die eingesetzten Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht. Zu diesen Behörden und Institutionen zählen unter anderem das US-Justizministerium (U.S. Department of Justice; DOJ), das die Daimler AG im April 2016 aufgefordert hat, den Zertifizierungs- und Zulassungsprozess in Bezug auf Abgasemissionen in den USA im Wege einer internen Untersuchung in Abstimmung mit dem DOJ zu überprüfen, die US-Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency; EPA), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board; CARB) und weitere US-Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission; SEC), die Europäische Kommission, bei der die Daimler AG einen Kronzeugenantrag gestellt hat und die zwischenzeitlich eine förmliche Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme eingeleitet hat, sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), der Deselemissions-Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestags der vergangenen Legislaturperiode und die Staatsanwaltschaft Stuttgart. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Das KBA hat im zweiten und dritten Quartal 2018 Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen unzulässige Abschaltvorrichtungen seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung angeordnet einschließlich eines Erstzulassungsstopps und Rückrufs. Gegen diese Anordnungen hat Daimler Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner laufenden Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz-Fahrzeugen durch. Es ist nicht ausgeschlossen, dass das KBA weitere Anordnungen mit vergleichbaren Feststellungen erlassen wird. Daimler hat für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Die vom KBA in seiner Anordnung aus dem zweiten Quartal 2018 geforderte Neukalibrierung ist zwischenzeitlich erfolgt und die entsprechende Software vom KBA freigegeben worden. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet werden können.

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

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 Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Kalifornien (U.S. District Court for the Northern District of California) abgegeben. Am 15. März 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den US-amerikanischen Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätzen, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. 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 kann offenlegen, dass sie in diesem Zusammenhang bereits vor einiger Zeit bei der Europäischen Kommission einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt hat. Die Europäische Kommission hat Ende Oktober 2017 vorangekündigte Nachprüfungen bei Daimler in Stuttgart (sowie weitere Nachprüfungen bei anderen Herstellern) durchgeführt, um den Sachverhalt weiter aufzuklären. Im dritten Quartal 2018 hat die Europäische Kommission eine förmliche Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme eingeleitet. Daimler geht derzeit nicht davon aus, dass sich aus dieser der Höhe nach nicht bewertbaren Eventualverbindlichkeit wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben.

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

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

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

Die Bundesrepublik Deutschland hat am 31. August die Annahme des Angebots zur Übernahme der Anteile an der Toll Collect GmbH erklärt und damit die Gesellschaft planmäßig zum 1. September 2018 erworben.

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

Die Daimler AG hat über ihre Tochtergesellschaft Daimler Financial Services AG zusammen mit der Deutsche Telekom AG am 4. Juli 2018 einen Vergleichsvertrag (im Folgenden: Vergleichsvereinbarung) mit der Bundesrepublik Deutschland über eine Beendigung der seit 2004 geführten Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Beteiligung am Mautkonsortium Toll Collect beurkundet.

Das Schiedsgericht hat auf dieser Basis am 6. Juli 2018 einen Schiedsspruch mit vereinbartem Wortlaut erlassen, mit dem die oben genannten Schiedsverfahren Toll Collect beendet wurden.

Die Vergleichsvereinbarung setzt sich aus mehreren Bestandteilen zusammen. Ein wesentlicher Teil ist eine paritätisch durch Daimler Financial Services AG und Deutsche Telekom AG über die Toll Collect GbR zu erbringende Barzahlung von 1,1 Mrd. € (im Folgenden: Vergleichszahlung), die in drei Tranchen bis 2020 zu begleichen ist. Die erste Tranche in Höhe von 400 Mio. € wurde zum 1. August 2018 an die Bundesrepublik Deutschland paritätisch ausbezahlt. Zudem sind sowohl die Ansprüche der Toll Collect GmbH auf die seit Juni 2006 durch die Bundesrepublik Deutschland monatlich einbehaltenen Vergütungszahlungen als auch die durch die Gesellschafter der Toll Collect GbR gezahlte Verspätungspönale nebst darauf entfallenden Zinsen abgegolten. Weitere Bestandteile der Vergleichsvereinbarung sind die Bestimmung des Kaufpreises zum 31. August 2018 für die Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH sowie die Erreichung einer bestimmten Qualität bei der Mauterhebung. Sollte die Qualität bei der Mauterhebung nicht erreicht werden, erhöht sich die Vergleichszahlung an die Bundesrepublik Deutschland um 50 Mio. €. Nach Einschätzung der Toll Collect GmbH Ende September 2018 wurde die Mauterhebungsqualität weiterhin erreicht. Insgesamt betragen die Vergleichsleistungen an die Bundesrepublik Deutschland 3,2 Mrd. €.

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

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

Das Versäumnis, verschiedenen Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag nachzukommen, kann daher im Zeitraum vom 1. April 2018 bis zum Ende des Betreibervertrages am 31. August 2018 zu Vertragsstrafen, weiteren Vergütungs-minderungen und Rückgriffsforderungen führen. Allerdings sind die Vertragsstrafen und Vergütungs-minderungen in ihrer Höhe auf 100 Mio. € (erhöht um 3 % pro Geschäftsjahr) pro Betriebsjahr begrenzt. Derzeit sind keine Sachverhalte bekannt.

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

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

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

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

19. Finanzinstrumente

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

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

E.26

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

30. Sept. 2018

	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert
in Millionen €		
Finanzielle Vermögenswerte		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	92.573	93.000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.011	12.011
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.014	15.014
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	9.865	9.865
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	6.300	6.300
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.115	3.115
Zu Anschaffungskosten bewertet	450	450
Übrige finanzielle Vermögenswerte		
Eigen- und Fremdkapitalanteile	803	803
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	383	383
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	420	420
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	109	109
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.222	1.222
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.799	3.799
	135.396	135.823
Finanzielle Verbindlichkeiten		
Finanzierungsverbindlichkeiten	141.126	141.565
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16.416	16.416
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	63	63
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.112	1.112
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	9.510	9.510
	168.227	168.666

E.27

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten (nach IAS 39)¹

31. Dez. 2017

	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert
in Millionen €		
Finanzielle Vermögenswerte		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	86.054	86.543
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
Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	171	171
Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	1.002	1.002
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	82	82
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.379	2.379
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.172	3.172
	126.990	127.479
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 30. September 2018 erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die ähnlichen Geldanlagen werden zu Anschaffungskosten bewertet und keiner Bemessungshierarchie zugeordnet, da der beizulegende Zeitwert dem Buchwert entspricht.

Die *Eigenkapitalanteile* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für die zum 30. September 2018 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Verzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitalanteile wurden mit Börsenkursen zum 30. September 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 abgezinster, 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 abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet.
- derivative Commodity-Sicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Commodity-Sicherungskontrakte (z. B. Commodity Forwards) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge bestimmt.

Tabelle 7 E.28 und Tabelle 7 E.29 zeigen, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, zum 30. September 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 Portfolien abgestellt.

Der Anstieg der Eigenkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet, der in Stufe 3 ausgewiesen wird, ist insbesondere auf die Bewertung der Anteile an der Minderheitsbeteiligung Aston Martin Lagonda Global Holdings plc zurückzuführen. Weitere Informationen dazu können Anmerkung 6 entnommen werden.

E.28

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

	30. Sept. 2018			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €				
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte				
Verzinsliche Wertpapiere	9.415	6.110	3.305	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	6.300	2.995	3.305	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.115	3.115	-	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	803	238	221	344
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	383	238	58	87
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	420	-	163	257
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	109	-	109	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.222	-	1.222	-
	11.549	6.348	4.857	344
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	63	-	63	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.112	-	1.112	-
	1.175	-	1.175	-

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

E.29**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden (nach IAS 39)**

	31. Dez. 2017			
	Gesamt	Stufe 1 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.

20. Segmentberichterstattung

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

E.30

Segmentberichterstattung drittes Quartal

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q3 2018								
Außenumsatzerlöse	20.818	9.562	2.862	1.049	5.920	40.211	-	40.211
Konzerninterne Umsatzerlöse	854	483	177	15	330	1.859	-1.859	-
Umsatzerlöse gesamt	21.672	10.045	3.039	1.064	6.250	42.070	-1.859	40.211
Segmentergebnis (EBIT)	1.372	850	-93	30	392	2.551	-63	2.488
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	286	9	10	-	-10	295	30	325
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	3	-3	-5	-1	-1	-7	-	-7

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q3 2017 (angepasst)¹								
Außenumsatzerlöse	22.468	8.822	2.955	1.009	5.491	40.745	-	40.745
Konzerninterne Umsatzerlöse	887	388	135	27	345	1.782	-1.782	-
Umsatzerlöse gesamt	23.355	9.210	3.090	1.036	5.836	42.527	-1.782	40.745
Segmentergebnis (EBIT)	2.105	614	214	32	508	3.473	-64	3.409
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	224	13	11	1	-2	247	-53	194
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-4	-3	-1	-1	-1	-10	-1	-11

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

Die Segmentinformationen stellen sich für die ersten neun Monate des Jahres 2018 und 2017 wie folgt dar:

E.31

Segmentberichterstattung erste neun Monate

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1-3 2018								
Außenumsatzerlöse	64.560	26.499	9.081	2.919	17.693	120.752	-	120.752
Konzerninterne Umsatzerlöse	2.685	1.350	567	70	884	5.556	-5.556	-
Umsatzerlöse gesamt	67.245	27.849	9.648	2.989	18.577	126.308	-5.556	120.752
Segmentergebnis (EBIT)	5.333	2.043	231	133	1.006	8.746	-283	8.463
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	959	39	36	-	-439	595	59	654
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	10	-3	-11	-2	-2	-8	-	-8
	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1-3 2017 (angepasst)¹								
Außenumsatzerlöse	66.738	25.062	8.983	3.105	16.653	120.541	-	120.541
Konzerninterne Umsatzerlöse	2.708	1.129	409	71	1.024	5.341	-5.341	-
Umsatzerlöse gesamt	69.446	26.191	9.392	3.176	17.677	125.882	-5.341	120.541
Segmentergebnis (EBIT)	6.468	1.824	900	182	1.554	10.928	-1	10.927
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	924	39	31	3	-5	992	231	1.223
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-12	-10	-3	-1	-3	-29	-1	-30

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

Überleitung

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

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

E.32**Überleitung auf Konzernwerte**

	Q3 2018	Q3 2017 (angepasst) ¹	Q1-3 2018	Q1-3 2017 (angepasst) ¹
in Millionen €				
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	2.551	3.473	8.746	10.928
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ²	30	-53	59	231
Sonstige zentrale Posten	-92	-19	-335	-238
Eliminierungen	-1	8	-7	6
Konzern-EBIT	2.488	3.409	8.463	10.927
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten ³	-3	-4	-11	-10
Zinserträge	64	51	189	155
Zinsaufwendungen	-204	-147	-519	-421
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.345	3.309	8.122	10.651

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.

21. Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

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

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahestehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle **➤ E.33** dargestellt.

Assoziierte Unternehmen

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns sowie Forderungen des Konzerns auf die LSH Auto International Limited (LSHA) und auf die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). An LSHA hatte Daimler im zweiten Quartal 2017 einen Anteil von 15 % erworben. Weitere Ausführungen zu BBAC sind in Anmerkung 11 enthalten.

Die in Tabelle **➤ E.33** ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die LSHA sowie die MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech). Die MBtech erbringt Ingenieur- und Dienstleistungen zur Forschung und Entwicklung, Produktion von Bauteilen, Modulen, Komponenten, Systemen

sowie die Beratung und die Planung entlang des Produktentstehungsprozesses im Automobilbereich. Im September 2018 hat Daimler den verbliebenen Gesellschaftsanteil an der MBtech von 35 % an das Technologieunternehmen AKKA Technologies SA veräußert.

Gemeinschaftsunternehmen

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

Die Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd. (DENZA) ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Daimler garantiert für zwei Darlehen von externen Banken von insgesamt 1.250 Mio. RMB (rund 157 Mio. €) an die Gesellschaft. Zum 30. September 2018 sind Darlehen mit 675 Mio. RMB (rund 85 Mio. €) in Anspruch genommen. Darüber hinaus hat Daimler DENZA ein Gesellschafterdarlehen von 250 Mio. RMB (rund 31 Mio. €) gewährt, das in voller Höhe in Anspruch genommen ist. Im dritten Quartal 2018 erhielt DENZA eine Kapitalzuführung in Höhe von 250 Mio. RMB (rund 32 Mio. €). Daimler plant, im letzten Quartal 2018 zusätzliches Kapital in Höhe von 150 Mio. RMB (rund 19 Mio. €) zuzuführen. Im Jahr 2017 erfolgte bereits eine Kapitalerhöhung von 500 Mio. RMB (rund 63 Mio. €).

E.33**Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Personen und Unternehmen**

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			
	Q3 2018	Q3 2017	Q1-3 2018	Q1-3 2017	Q3 2018	Q3 2017	Q1-3 2018	Q1-3 2017
Assoziierte Unternehmen	2.984	2.700	9.767	5.914	196	172	681	428
davon LSHAI ¹	1.673	1.648	5.921	2.788	164	79	457	138
davon BBAC	1.152	961	3.385	2.832	16	13	53	73
Gemeinschaftsunternehmen	240	268	747	680	16	18	54	54

in Millionen €	Forderungen ²		Verbindlichkeiten ³	
	30. Sept. 2018	31. Dez. 2017	30. Sept. 2018	31. Dez. 2017
Assoziierte Unternehmen	2.843	2.827	173	253
davon LSHAI ¹	990	1.075	72	127
davon BBAC	1.719	1.673	85	65
Gemeinschaftsunternehmen	195	183	442	115

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

2 Nach Wertminderungen von insgesamt 51 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 30. September 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 24. Oktober 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 Q3 2018

25. Oktober 2018

Jahrespressekonferenz

6. Februar 2019

Präsenzkonferenz für Analysten und Investoren

7. Februar 2019

Veröffentlichung Geschäftsbericht 2018

15. Februar 2019

Zwischenbericht Q1 2019

26. April 2019

Hauptversammlung 2019

Berlin
22. Mai 2019

Zwischenbericht Q2 2019

24. Juli 2019

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

