

DAIMLER

Zwischenbericht Q2 2019



Inhalt

A Wichtige Kennzahlen	4
B Daimler am Kapitalmarkt	6
C Konzernzwischenlagebericht	7 – 28
Geschäftsentwicklung	7
Ertragslage	9
Finanzlage	15
Vermögenslage	18
Investitions- und Forschungstätigkeit	21
Mitarbeiter	21
Wichtige Ereignisse	21
Risiko- und Chancenbericht	23
Prognosebericht	26
D Geschäftsfelder	29 – 33
Mercedes-Benz Cars	29
Daimler Trucks	30
Mercedes-Benz Vans	31
Daimler Buses	32
Daimler Financial Services	33
E Konzernzwischenabschluss	34 – 64
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	34
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	36
Konzernbilanz	38
Konzern-Kapitalflussrechnung	39
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	40
Konzernanhang zum Zwischenabschluss	42
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	65
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	66
F Adressen – Informationen – Finanzkalender	67

Titelmotiv: Der neue Mercedes-Benz GLB.

Der neue Mercedes-Benz GLB zeigt kraftvolle Proportionen mit kurzen Überhängen und ein offroadorientiertes Design. Der optionale Allradantrieb 4MATIC und sein Platzangebot machen ihn zu einem vielseitig einsetzbaren SUV. Auf Wunsch ist er als erster Mercedes-Benz in diesem Segment als Siebensitzer erhältlich. Mit leistungsstarken und effizienten Vierzylindermotoren, aktuellen Fahrassistenzsystemen und dem intuitiv bedienbaren Infotainmentsystem MBUX sowie der umfassenden Komfortsteuerung ENERGIZING Komfort besitzt der GLB alle Stärken der aktuellen Kompaktklasse-Generation von Mercedes-Benz.

Q2

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

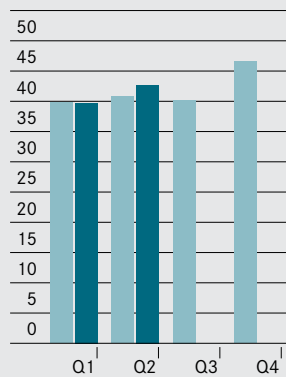
€-Werte in Millionen	Q2 2019	Q2 2018	Veränd. in %
Umsatz	42.650	40.756	+5 ¹
Europa	17.237	17.293	-0
davon Deutschland	6.708	6.194	+8
NAFTA	13.217	11.482	+15
davon USA	11.364	9.727	+17
Asien	9.690	9.505	+2
davon China	4.659	4.482	+4
Übrige Märkte	2.506	2.476	+1
Sachinvestitionen	1.751	1.550	+13
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.357	2.290	+3
davon aktivierte Entwicklungskosten	788	670	+18
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-1.302	-18	.
EBIT	-1.555	2.640	.
Konzernergebnis	-1.242	1.825	.
Ergebnis je Aktie (in €)	-1,24	1,61	.
Beschäftigte	304.065	298.683 ²	+2

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 3%.

2 Stand 31.12.2018.

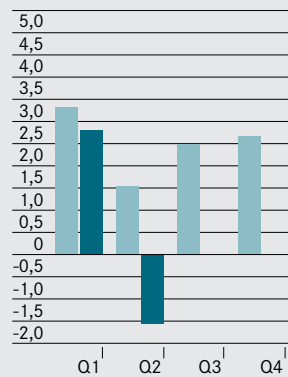
Umsatz

in Milliarden €



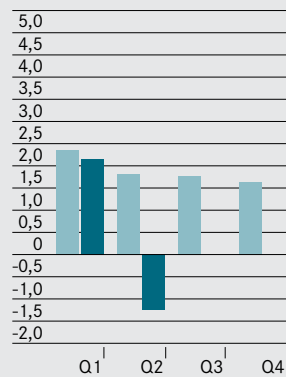
EBIT

in Milliarden €



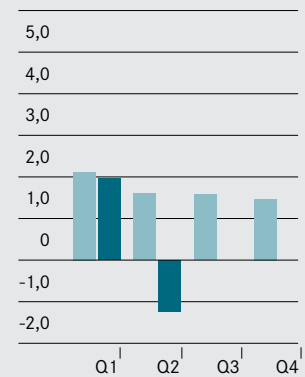
Konzernergebnis

in Milliarden €



Ergebnis je Aktie

in €



2018
2019

Q1-2

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Veränd. in %
Umsatz	82.348	80.541	+2 ¹
Europa	33.857	33.727	+0
davon Deutschland	13.088	12.149	+8
NAFTA	24.822	22.083	+12
davon USA	21.502	18.801	+14
Asien	18.661	19.843	-6
davon China	9.049	9.653	-6
Übrige Märkte	5.008	4.888	+2
Sachinvestitionen	3.419	2.893	+18
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	4.735	4.611	+3
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.462	1.279	+14
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-3.341	1.804	.
EBIT	1.247	5.975	-79
Konzernergebnis	907	4.179	-78
Ergebnis je Aktie (in €)	0,72	3,74	-81
Beschäftigte	304.065	298.683 ²	+2

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 1%.

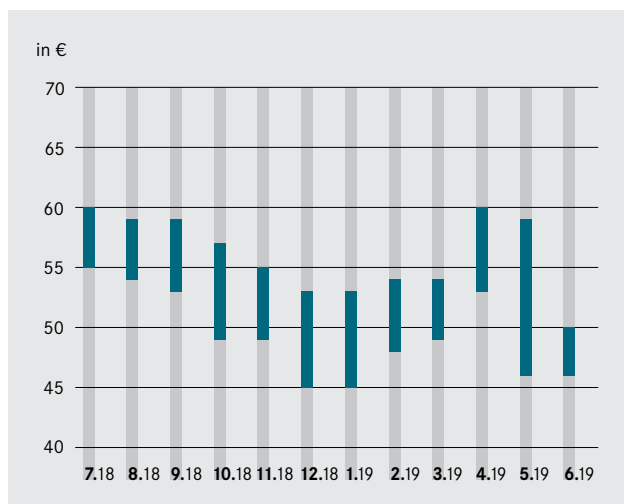
2 Stand 31.12.2018.

Daimler am Kapitalmarkt

Kennzahlen

	30. Juni 2019	30. Juni 2018	Veränd. in %
Ergebnis je Aktie im Q2 (in €)	-1,24	1,61	.
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	52,35	58,98	-11
Xetra-Schlusskurs (in €)	48,93	55,13	-11

Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2018/2019

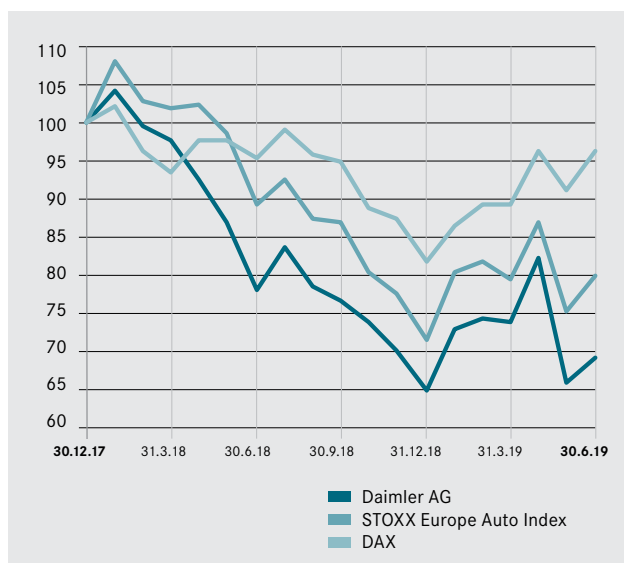


Automobilaktien im zweiten Quartal 2019 mit volatilem Verlauf

Nach einer Fortsetzung der Kurserholungen zu Beginn des zweiten Quartals erfuhren die Automobilaktien im weiteren Quartalsverlauf eine Korrektur. Die Einführung von Strafzöllen im Zuge des Handelskonflikts zwischen den USA und China führte zu Kursrückgängen an den Börsen. Dies wirkte sich auch auf die Automobilaktien mit ihren global verzweigten Liefer- und Produktionsnetzwerken aus. Weitere negative Auswirkungen hatten die insgesamt rückläufigen Absatzzahlen auf dem chinesischen Automobilmarkt. Andererseits sorgte die Andeutung der US-Notenbank, dass es in den kommenden Monaten zu einer Zinssenkung kommen könnte, für eine Belebung an den Aktienmärkten. Auch in Europa verlieh die Aussicht auf mögliche Zinssenkungen durch die EZB den Börsen Auftrieb. Unter anderem aufgrund der hohen Investitionen in Zukunftstechnologien bleiben Automobilwerte relativ zu anderen Sektoren weiterhin niedrig bewertet.

Auch die Daimler-Aktie erfuhr im zweiten Quartal 2019 nach anfänglichen Kursgewinnen eine Korrektur. Die Diskussion um Zölle innerhalb der NAFTA-Region und die mögliche Wiedereinführung der chinesischen Einfuhrtarife für Fahrzeuge aus US-Produktion belasteten den Aktienkurs. Die Daimler-Aktie schloss zum Quartalsende bei 48,93 € und lag damit um rund 6 % unter dem Wert zum Ende des ersten Quartals 2019. Unter Berücksichtigung der Dividendenzahlung von 3,25 € blieb der Wert eines Investments in Daimler jedoch nahezu unverändert. Im gleichen Zeitraum stieg der DAX um 8 % und der STOXX Europe Auto Index um 1 %.

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Anhaltend günstiges Zinsumfeld

Im zweiten Quartal 2019 wurden mehrere kleinere Begebungen in verschiedenen Ländern vorgenommen. Darüber hinaus wurden drei Asset-Backed Securities (ABS) -Transaktionen durchgeführt. In den USA wurden zwei ABS-Transaktionen mit einem Refinanzierungsvolumen von insgesamt 2,0 Mrd. US-\$ erfolgreich platziert. In China wurde eine Transaktion in Höhe von 8,5 Mrd. CNY durchgeführt.

Konzernzwischenlagebericht

Konzernabsatz mit 821.700 (i. V. 833.000) Einheiten auf Vorjahresniveau

Umsatz bei 42,7 (i. V. 40,8) Mrd. €

Konzern-EBIT in Höhe von -1,6 (i. V. 2,6) Mrd. €

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

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

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

Konzern-EBIT deutlich unter Vorjahreswert erwartet

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft mit weiterer Wachstumsverlangsamung

Die **Weltwirtschaft** dürfte sich nach der überraschend starken Entwicklung zu Jahresbeginn im zweiten Quartal merklich abgekühlt haben; das Wachstum war jedoch mit mehr als 2,5% immer noch solide. Wichtige Konjunkturindikatoren haben weiter nachgegeben und deuten nicht auf eine nennenswerte Wachstumsbeschleunigung in der zweiten Jahreshälfte hin. Die Aktienmärkte entwickelten sich eher volatil, beeinflusst durch ein Wiederaufflammen des Handelskonflikts zwischen den USA und China, aber auch durch die Aussicht auf potenzielle Zinssenkungen der US-Notenbank (Fed) und weitere expansive Maßnahmen der EZB. Die US-Wirtschaft konnte sich dieser Abschwächung nicht gänzlich entziehen und verlor im Vergleich zum kräftigen Wachstum im ersten Quartal spürbar an Schwung. In der Europäischen Währungsunion hat sich die Stimmung im zweiten Quartal weiter eingetrübt; vor allem die andauernde Schwächephase in der Industrie sorgte dafür, dass sich das Wachstum auf nur noch rund 1% verlangsamte. In China reagierte die Regierung mit weiteren staatlichen Unterstützungsmaßnahmen, um die Belastungen durch erneute US-Zölle abzufedern. Das Wachstum hat sich entsprechend nur wenig verlangsamt und lag weiterhin über der 6%-Marke. Der Preis für Rohöl ging im zweiten Quartal angesichts der Handelsspannungen und der befürchteten negativen Auswirkungen auf die Ölnachfrage zwischenzeitlich deutlich zurück; Spannungen zwischen den USA und Iran sorgten aber zum Ende des zweiten Quartals wieder für steigende Preise.

Die Abschwächung des **weltweiten Pkw-Marktes** setzte sich im zweiten Quartal fort. Die weltweite Nachfrage bewegte sich weiterhin leicht unter dem Vorjahresniveau. Ausschlaggebend dafür war erneut vor allem der chinesische Markt, der auch im zweiten Quartal einen deutlichen Rückgang verzeichnete.

Der europäische Markt lag leicht unter dem Vorjahreswert. Dabei verfehlten die Verkäufe in Westeuropa das Vorjahresniveau ebenfalls leicht. In Deutschland lag die Nachfrage in der Größenordnung des Vorjahres, der britische und der französische Markt verzeichneten ein leicht rückläufiges Absatzvolumen. In Osteuropa ging der Markt deutlich zurück. Dabei bewegten sich die Verkaufszahlen in Russland leicht unter dem Vorjahresniveau, während der türkische Markt mit einem Rückgang von mehr als 40% erneut deutlich schrumpfte.

Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bewegte sich weiterhin auf hohem Niveau und konnte das Volumen des Jahres 2018 in etwa beibehalten. Die Pkw-Verkäufe in Japan übertrafen das Vorjahresniveau leicht, in Indien war der Markt deutlich rückläufig.

Die Nachfrage nach **schweren und mittelschweren Lkw** entwickelte sich regional weiterhin unterschiedlich. Der Markt in der NAFTA-Region setzte seinen Aufschwung fort und übertraf das Vorjahresniveau deutlich. In der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) entwickelte sich die Nachfrage weiterhin günstig und legte im Vergleich zum robusten Vorjahresniveau ebenfalls deutlich zu. Dieser Anstieg war allerdings zum Teil durch vorgezogene Käufe beeinflusst, weil seit Mitte Juni in der Europäischen Union der Einsatz einer neuen Generation digitaler Fahrtensschreiber in neu zugelassenen Nutzfahrzeugen verpflichtend ist. Der brasilianische Markt setzte seine Erholung fort und expandierte nochmals um fast die Hälfte. Hingegen verzeichnete der türkische Markt aufgrund der schweren Wirtschaftskrise einen Nachfrageeinbruch von mehr als 50%. Der russische Markt hat sich zuletzt merklich abgeschwächt und bewegte sich nach letzten Schätzungen deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Die aus unserer Sicht wichtigsten asiatischen Märkte zeigten im zweiten Quartal unterschiedliche Tendenzen. In Japan bewegte sich die Nachfrage nach schweren, mittleren und leichten Lkw weiterhin auf solidem Niveau und übertraf das Vorjahresniveau leicht. Der indische Markt für schwere und mittlere Lkw konnte den bereits hohen Vorjahreswert in etwa beibehalten. Hingegen war der chinesische Markt für schwere Lkw von sehr hohem Niveau kommend zuletzt leicht rückläufig.

Die **Transporternachfrage** in der Region EU30 legte im zweiten Quartal 2019 weiter zu. Dabei erhöhte sich das Marktvolumen für mittelgroße und große Transporter um 2% und für kleine Transporter um 5%. Der Markt für Midsize-Pickups war leicht rückläufig (-4%). Der US-Markt für große Transporter lag auf dem Niveau des Vorjahres. Ausgehend von einem niedrigen Niveau verzeichnete der Markt für große Transporter in Lateinamerika ein deutliches Marktwachstum.

Bei den **Bussen** lag das Marktvolumen in der Region EU30 deutlich über dem Niveau des Vorjahres. In Brasilien setzte die Nachfrage nach Fahrgestellen ihren Erholungskurs im zweiten Quartal fort und lag um 77% über dem Vorjahreswert.

Konzern-Absatz auf Vorjahresniveau

Im zweiten Quartal 2019 hat Daimler weltweit 821.700 (i. V. 833.000) Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt. ➔ **C.01**

Insbesondere aufgrund laufender Modellwechsel im Segment der SUVs lag der Absatz von Mercedes-Benz Cars im zweiten Quartal 2019 mit 575.600 Einheiten um 3 % unter dem Vorjahresniveau. Weitere Gründe für den Absatzzrückgang waren unter anderem die allgemeine Marktentwicklung, Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit in einigen internationalen Märkten sowie eine hohe Wettbewerbsintensität. In Europa lagen die Auslieferungen der Marken Mercedes-Benz und smart bei 244.800 Fahrzeugen (-2 %). Im Kernmarkt Deutschland konnte der Absatz mit 82.500 Einheiten um 1 % gesteigert werden. In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, wurde mit 168.300 verkauften Pkw von Mercedes-Benz und smart ein neuer Bestwert für das zweite Quartal erreicht (+1 %). In den USA lag das Absatzniveau von April bis Juni bei 75.500 verkauften Fahrzeugen (-3 %).

Daimler Trucks steigerte den Absatz im zweiten Quartal auf 126.474 (i. V. 123.900) Einheiten. In der NAFTA-Region stiegen die Verkäufe deutlich auf 54.500 (i. V. 44.300) Einheiten. In Brasilien übertraf unser Absatz mit 7.300 (i. V. 4.400) Lkw das Niveau des Vorjahres ebenfalls deutlich. Die Verkäufe in der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) lagen mit 19.800 (i. V. 21.100) Einheiten leicht unter dem Vorjahresniveau. In der Türkei ging unser Absatz deutlich auf 900 (i. V. 1.700) Einheiten zurück. Die Verkäufe in Japan entwickelten sich mit 10.000 (i. V. 10.400) Lkw leicht rückläufig. Einen deutlichen Rückgang verzeichneten wir beim Absatz unserer Lkw in Indonesien, hier verkauften wir 10.000 (i. V. 16.400) Fahrzeuge. Auch in Indien gingen unsere Verkäufe auf 3.800 (i. V. 5.800) Einheiten zurück.

Mercedes-Benz Vans verzeichnete mit 111.100 (i. V. 110.900) Einheiten im zweiten Quartal 2019 einen Absatz auf dem Niveau des Vorjahres. In der Region EU30 verzeichnete Mercedes-Benz Vans einen neuen Bestwert im zweiten Quartal. Mit 78.600 (i. V. 71.300) Einheiten lag der Absatz deutlich über dem Vorjahr. In der NAFTA-Region lag der Absatz mit 12.300 (i. V. 13.200) Einheiten leicht unter dem Vorjahr. Positiv war die Entwicklung in Lateinamerika. Hier stieg der Absatz im zweiten Quartal 2019 deutlich auf 4.900 (i. V. 4.000) Einheiten. In China war unser Absatz im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig (-5 %). In Russland und in einem schwierigen Marktumfeld in der Türkei lagen die Absätze deutlich unter dem Vorjahr.

Der Absatz von **Daimler Buses** lag im zweiten Quartal 2019 mit 8.400 (i. V. 7.500) Einheiten deutlich über dem Niveau des Vorjahres. In der Region EU30 hat Daimler Buses im zweiten Quartal 2.800 Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt; das entspricht einer deutlichen Absatzsteigerung (+30 %) gegenüber Vorjahr. Trotz der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Lage in Argentinien stieg der Absatz von Daimler Buses in Lateinamerika (ohne Mexiko) insgesamt um 10 % auf 3.700 Fahrgestelle. In Brasilien setzten wir 2.700 Einheiten ab, 8 % mehr als im Vorjahreszeitraum. In Mexiko verzeichneten wir im zweiten Quartal 2019 mit 700 (i. V. 800) Einheiten einen spürbaren Rückgang, während der Absatz in Indien unverändert bei 500 Einheiten lag.

Bei **Daimler Financial Services** lag das Neugeschäft mit 18,4 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Das Portfolio von Daimler Financial Services umfasste Ende Juni 5,4 Mio. Fahrzeuge; das entspricht einem Vertragsvolumen von 156,5 Mrd. € und damit einem Anstieg von 2 % gegenüber dem Jahresende 2018. Eine positive Entwicklung verzeichnete auch das Versicherungsgeschäft. Weltweit wurden im zweiten Quartal 602.000 (i. V. 579.000) Versicherungsverträge über Daimler Financial Services abgeschlossen.

C.01**Absatz nach Geschäftsfeldern**

	Q2 2019	Q2 2018	Veränd. in %
Daimler-Konzern	821.666	833.005	-1
Mercedes-Benz Cars	575.639	590.690	-3
Daimler Trucks	126.474	123.910	+2
Mercedes-Benz Vans	111.118	110.883	+0
Daimler Buses	8.435	7.522	+12

Ertragslage

Der Umsatz des **Daimler-Konzerns** lag im zweiten Quartal 2019 mit 42.650 (i. V. 40.756) Mio. € leicht über dem Vorjahreswert. Auch bereinigt um positive Wechselkursveränderungen lag der Umsatz leicht über Vorjahresniveau. Das EBIT belief sich im zweiten Quartal 2019 auf -1.555 (i. V. 2.640) Mio. € und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert. [↗ C.02](#) [↗ C.03](#)

Im zweiten Quartal 2019 hatten insbesondere Aufwendungen aus einer Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge sowie eine aktualisierte Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags vor allem in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans maßgeblichen Einfluss auf den starken Ergebnisrückgang. Zusätzlich belasteten Aufwendungen im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans das Ergebnis. Dagegen konnten die Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses das Ergebnis im Vergleich zum Vorjahresquartal insbesondere aufgrund des Absatzanstiegs deutlich steigern. Auch im Geschäftsfeld Daimler Financial Services lag das EBIT deutlich über dem des Vorjahresquartals, da das Ergebnis im zweiten Quartal 2018 durch die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren negativ beeinflusst war. Rückläufige Abzinsungsfaktoren belasteten das Ergebnis. Wechselkurseffekte wirkten sich im Saldo negativ auf das operative Ergebnis aus.

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

Der Umsatz von **Mercedes-Benz Cars** bewegte sich im zweiten Quartal 2019 mit einem Rückgang um 1 % auf 22.293 (i. V. 22.575) Mio. € auf Vorjahresniveau. Das EBIT des Geschäftsfelds belief sich auf -672 (i. V. 1.901) Mio. €. Die Umsatzrendite lag damit mit -3,0 % deutlich unter dem Vorjahreswert von 8,4 %. [↗ C.02](#) [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Im zweiten Quartal 2019 belastete eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen das Ergebnis mit 1.067 Mio. €. Außerdem führten Aufwendungen im Zusammenhang mit Rückrufaktionen, insbesondere aus einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags in Europa und anderen Teilen der Welt, zu einem Ergebnisrückgang von insgesamt 767 Mio. €. Darüber hinaus wirkte das rückläufige Absatzvolumen ergebnismindernd. Gründe für den Absatzrückgang waren unter anderem die allgemeine Marktentwicklung, Modellwechsel sowie Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit in einigen internationalen Märkten sowie eine hohe Wettbewerbsintensität. Außerdem belasteten insbesondere Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie eine schwächere Preisdurchsetzung und Wechselkurseffekte das Ergebnis.

C.02

Umsatz nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q2 2019	Q2 2018	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	22.293	22.575	-1
Daimler Trucks	10.472	9.185	+14
Mercedes-Benz Vans	3.654	3.511	+4
Daimler Buses	1.268	1.075	+18
Daimler Financial Services ¹	7.145	6.570	+9
Überleitung ¹	-2.182	-2.160	.
Daimler-Konzern	42.650	40.756	+5

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

C.03

EBIT nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q2 2019	Q2 2018	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	-672	1.901	.
Daimler Trucks	725	546	+33
Mercedes-Benz Vans	-2.050	152	.
Daimler Buses	106	66	+61
Daimler Financial Services	431	66	+553
Überleitung	-95	-91	.
Daimler-Konzern ¹	-1.555	2.640	.

¹ Die operative Ergebnisgröße EBIT stellt das Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern dar. Die Überleitung des EBIT des Daimler-Konzerns auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 19 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss enthalten.

C.04

Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite¹

	Q2 2019	Q2 2018	Veränd. in %-Punkten
Mercedes-Benz Cars	-3,0 %	8,4 %	-11,4
Daimler Trucks	6,9 %	5,9 %	+1,0
Mercedes-Benz Vans	-56,1 %	4,3 %	-60,4
Daimler Buses	8,4 %	6,1 %	+2,3
Daimler Financial Services	12,5 %	2,1 %	+10,4

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

Bei **Daimler Trucks** erhöhte sich der Umsatz im zweiten Quartal 2019 um 14 % auf 10.472 (i. V. 9.185) Mio. €. Neben dem Absatzanstieg insbesondere in der NAFTA-Region wirkten sich positive Wechselkurseffekte auf den Umsatz aus. Das EBIT betrug 725 (i. V. 546) Mio. €. Das Geschäftsfeld erzielte mit 6,9 % eine Umsatzrendite über dem Vorjahresergebnis von 5,9 %.

[↗ C.02](#) [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Die Ergebnisentwicklung war insbesondere vom Absatzanstieg in der NAFTA-Region und von Wechselkurseffekten positiv beeinflusst. Mehrkosten, die sich im Wesentlichen aus gestiegenen Rohmaterialpreisen ergaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit der aktualisierten Risikobewertung des erweiterten Rückrufs von Takata-Airbags (47 Mio. €) belasteten das EBIT.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** steigerte den Umsatz im zweiten Quartal 2019 um 4 % auf 3.654 (i. V. 3.511) Mio. €. Das EBIT betrug -2.050 (i. V. 152) Mio. €. Die Umsatzrendite sank auf -56,1 (i. V. 4,3) %. [↗ C.02](#) [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Das EBIT war geprägt von einer Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen (1.372 Mio. €). Darüber hinaus belasteten Aufwendungen im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios (459 Mio. €) sowie eine aktualisierte Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags in Europa und anderen Teilen der Welt (340 Mio. €) das Ergebnis. In einem wettbewerbsintensiven Umfeld wirkten sich eine schwächere Preisdurchsetzung und Wechselkurseffekte negativ auf das Ergebnis aus.

Bedingt durch die positive Absatzentwicklung stieg der Umsatz im Geschäftsfeld **Daimler Buses** im zweiten Quartal 2019 um 18 % auf 1.268 (i. V. 1.075) Mio. €. Das EBIT von Daimler Buses betrug 106 (i. V. 66) Mio. €; die Umsatzrendite stieg auf 8,4 (i. V. 6,1) %. [↗ C.02](#) [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Das deutlich höhere Ergebnis im zweiten Quartal 2019 resultiert im Wesentlichen aus dem starken Absatzanstieg in der Region EU30 und in Brasilien, teilweise kompensiert durch einen ungünstigeren Produkt-Mix. Mit dazu beigetragen hat die teilweise Aufholung der Effekte aus den Lieferverzögerungen in der Region EU30, die im ersten Quartal aufgrund eines geänderten internen Zulassungsprozesses bei Reise- und Überlandbussen entstanden waren. Wechselkursbezogene Effekte haben das Ergebnis belastet.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Financial Services** belief sich im zweiten Quartal 2019 auf 431 (i. V. 66) Mio. €. Die Eigenkapitalrendite lag mit 12,5 % deutlich über dem Vorjahreswert von 2,1 %. [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Im Wesentlichen ist die Ergebnisverbesserung im Vergleich zum Vorjahresquartal auf den negativen Effekt von 418 Mio. € aus der Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren im zweiten Quartal 2018 zurückzuführen. Zusätzlich wirkte sich das gestiegene Vertragsvolumen positiv aus. Belastet wurde das Ergebnis durch eine Normalisierung der Kreditrisikokosten sowie durch höhere Aufwendungen in neue Mobilitätslösungen.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im zweiten Quartal 2019 Aufwendungen von 114 (i. V. 95) Mio. €. Darin enthalten sind Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge von 114 Mio. €.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im zweiten Quartal 2019 Erträge von 19 (i. V. 4) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** belief sich im zweiten Quartal 2019 auf -114 (i. V. -106) Mio. €.

Im zweiten Quartal 2019 wird unter den **Ertragsteuern** ein Ertrag von 430 (i. V. Aufwand von 705) Mio. € ausgewiesen. Der Steuerertrag ist auf das negative Vorsteuerergebnis im zweiten Quartal 2019 zurückzuführen. Die Steuerquote betrug 25,7 (i. V. 27,9) %.

Das **Konzernergebnis** lag mit -1.242 Mio. € deutlich unter dem Ergebnis des Vorjahresquartals von 1.825 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 86 (i. V. 99) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug -1.328 (i. V. 1.726) Mio. €; dies führte zu einem Rückgang des **Ergebnisses je Aktie** auf -1,24 (i. V. 1,61) €.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 1.069,7 (i. V. 1.069,8) Mio. Stück zugrunde gelegt.

C.05

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	Q2 2019	Q2 2018	Q2 2019	Q2 2018	Q2 2019	Q2 2018
in Millionen €						
Umsatzerlöse ³	42.650	40.756	35.505	34.186	7.145	6.570
Umsatzkosten ³	-37.104	-32.506	-30.878	-26.853	-6.226	-5.653
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.546	8.250	4.627	7.333	919	917
Vertriebskosten	-3.072	-3.253	-2.875	-3.045	-197	-208
Allgemeine Verwaltungskosten	-975	-965	-760	-700	-215	-265
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.569	-1.620	-1.569	-1.620	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	516	452	460	384	56	68
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.127	-188	-2.120	-174	-7	-14
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	210	-14	335	410	-125	-424
Übriges Finanzergebnis	-87	-26	-87	-18	-	-8
Zinserträge	121	70	120	70	1	-
Zinsaufwendungen	-235	-176	-232	-175	-3	-1
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.672	2.530	-2.101	2.465	429	65
Ertragsteuern	430	-705	577	-723	-147	18
Konzernergebnis	-1.242	1.825	-1.524	1.742	282	83
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	86	99				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	-1.328	1.726				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	-1,24	1,61				
Verwässert	-1,24	1,61				

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

C.06**Umsatz nach Geschäftsfeldern**

in Millionen €	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	43.493	45.573	-5
Daimler Trucks	20.018	17.804	+12
Mercedes-Benz Vans	7.023	6.609	+6
Daimler Buses	2.053	1.925	+7
Daimler Financial Services ¹	14.026	12.825	+9
Überleitung ¹	-4.265	-4.195	.
Daimler-Konzern	82.348	80.541	+2

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

von Takata-Airbags belastet. Zusätzlich belasteten Aufwendungen im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans das Ergebnis. Auch das Ergebnis von Daimler Buses lag unter dem Vorjahreswert. Dagegen konnte das Geschäftsfeld Daimler Trucks das Vorjahresergebnis aufgrund des Absatzanstiegs übertreffen. Im Geschäftsfeld Daimler Financial Services war ein Anstieg des Ergebnisses im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Dabei wirkte sich die Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group im ersten Quartal 2019 positiv auf das Ergebnis aus. Ferner war im ersten Halbjahr 2018 eine Ergebnisbelastung aus der Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren entstanden. Rückläufige Abzinsungsfaktoren belasteten das Ergebnis. Wechselkurseffekte wirkten sich im Saldo negativ auf das operative Ergebnis aus.

C.07**EBIT nach Geschäftsfeldern**

in Millionen €	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	626	3.961	-84
Daimler Trucks	1.307	1.193	+10
Mercedes-Benz Vans	-2.148	324	.
Daimler Buses	85	103	-17
Daimler Financial Services	1.640	614	+167
Überleitung	-263	-220	.
Daimler-Konzern ¹	1.247	5.975	-79

¹ Die operative Ergebnisgröße EBIT stellt das Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern dar. Die Überleitung des EBIT des Daimler-Konzerns auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 19 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss enthalten.

Die Überleitung der Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT zeigt im ersten Halbjahr 2019 ein Ergebnis unter dem Niveau des Vorjahres. [↗ C.07](#)

Der Umsatz von **Mercedes-Benz Cars** sank im ersten Halbjahr 2019 um 5 % auf 43.493 (i. V. 45.573) Mio. €. Das EBIT des Geschäftsfelds belief sich auf 626 (i. V. 3.961) Mio. €. Die Umsatzrendite lag mit 1,4 % deutlich unter dem Vorjahreswert von 8,7 %. [↗ C.06](#) [↗ C.07](#) [↗ C.08](#)

Im ersten Halbjahr 2019 belastete eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen im zweiten Quartal 2019 das Ergebnis mit 1.067 Mio. €. Außerdem führten Aufwendungen im Zusammenhang mit Rückrufaktionen, insbesondere aus einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags in Europa und anderen Teilen der Welt, zu einem Ergebnisrückgang von insgesamt 767 Mio. €. Darüber hinaus wirkte das rückläufige Absatzvolumen ergebnismindernd. Gründe für den Absatzrückgang waren unter anderem die allgemeine Marktentwicklung, Modellwechsel sowie Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit in einigen internationalen Märkten sowie eine hohe Wettbewerbsintensität. Außerdem belasteten insbesondere Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie eine schwächere Preisdurchsetzung und Wechselkurseffekte das Ergebnis.

Bei **Daimler Trucks** erhöhte sich der Umsatz in den ersten sechs Monaten des Jahres 2019 um 12 % auf 20.018 (i. V. 17.804) Mio. €. Neben dem Absatzanstieg insbesondere in der NAFTA-Region wirkten sich positive Wechselkurseffekte auf den Umsatz aus. Das EBIT betrug 1.307 (i. V. 1.193) Mio. €. Das Geschäftsfeld erzielte mit 6,5 (i. V. 6,7) % eine Umsatzrendite auf Vorjahresniveau. [↗ C.06](#) [↗ C.07](#) [↗ C.08](#)

Neben dem Absatzanstieg insbesondere in der NAFTA-Region wirkten sich Wechselkurseffekte positiv auf die Ergebnisentwicklung aus. Mehrkosten, die sich im Wesentlichen aus gestiegenen Rohmaterialpreisen ergaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit der aktualisierten Risikobewertung des erweiterten Rückrufs von Takata-Airbags (47 Mio. €) belasteten das EBIT.

C.08**Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite¹**

	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Veränd. in %-Punkten
Mercedes-Benz Cars	1,4 %	8,7 %	-7,3
Daimler Trucks	6,5 %	6,7 %	-0,2
Mercedes-Benz Vans	-30,6 %	4,9 %	-35,5
Daimler Buses	4,1 %	5,4 %	-1,3
Daimler Financial Services	24,0 %	9,9 %	+14,1

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

Der Umsatz des **Daimler-Konzerns** lag in den ersten sechs Monaten des Jahres 2019 mit 82.348 (i. V. 80.541) Mio. € leicht über Vorjahresniveau. Bereinigt um positive Wechselkursveränderungen blieb der Umsatz auf Vorjahreshöhe. Das EBIT belief sich in den ersten sechs Monaten des Jahres 2019 auf 1.247 (i. V. 5.975) Mio. € und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert. [↗ C.06](#) [↗ C.07](#)

Sowohl das Ergebnis des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars als auch des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Vans war im ersten Halbjahr 2019 wesentlich mit Aufwendungen für laufende behördliche und gerichtliche Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge sowie mit einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** steigerte den Umsatz im ersten Halbjahr 2019 um 6 % auf 7.023 (i. V. 6.609) Mio. €. Das EBIT betrug -2.148 (i. V. 324) Mio. €. Die Umsatzrendite sank auf -30,6 (i. V. 4,9) %. [↗ C.06](#) [↗ C.07](#) [↗ C.08](#)

Das EBIT war insbesondere im zweiten Quartal 2019 geprägt von einer Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen (1.372 Mio. €). Darüber hinaus haben Aufwendungen im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios (im zweiten Quartal 2019: 459 Mio. €) sowie eine aktualisierte Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags in Europa und anderen Teilen der Welt (340 Mio. €) das EBIT negativ beeinflusst. In einem wettbewerbsintensiven Umfeld wirkten sich eine schwächere Preisdurchsetzung und Wechselkurseffekte negativ auf das Ergebnis aus.

Bedingt durch die positive Absatzentwicklung stieg der Umsatz im Geschäftsfeld **Daimler Buses** im ersten Halbjahr 2019 um 7 % auf 2.053 (i. V. 1.925) Mio. €. Daimler Buses erzielte ein EBIT von 85 (i. V. 103) Mio. €; die Umsatzrendite sank auf 4,1 (i. V. 5,4) %. [↗ C.06](#) [↗ C.07](#) [↗ C.08](#)

Der starke Ergebnismrückgang aus dem ersten Quartal 2019, der hauptsächlich durch die Lieferverzögerungen bei Reise- und Überlandbussen verursacht wurde, konnte im zweiten Quartal teilweise wieder ausgeglichen werden.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2019 erreichte das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** ein EBIT von 1.640 (i. V. 614) Mio. €. Die Eigenkapitalrendite lag mit 24,0 % deutlich über dem Vorjahreswert von 9,9 %. [↗ C.07](#) [↗ C.08](#)

Ausschlaggebend hierfür war die Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group im ersten Quartal 2019, die sich mit 718 Mio. € positiv auf das Ergebnis auswirkte. Zusätzliche positive Effekte ergaben sich aus der Ergebnisverbesserung im Vergleich zum Vorjahresquartal durch den negativen Effekt von 418 Mio. € aus der Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren im zweiten Quartal 2018. Des Weiteren trug das gestiegene Vertragsvolumen zu einem Ergebnisanstieg bei. Belastet wurde das EBIT durch eine Normalisierung der Kreditrisikokosten sowie durch höhere Aufwendungen in neue Mobilitätslösungen.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im ersten Halbjahr 2019 Aufwendungen von 329 (i. V. 214) Mio. €. Darin enthalten sind Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge von 114 Mio. € aus dem zweiten Quartal 2019.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im ersten Halbjahr 2019 Erträge von 66 (i. V. Aufwendungen von 6) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** belief sich in den ersten sechs Monaten des Jahres 2019 auf -289 (i. V. -190) Mio. €.

Der im ersten Halbjahr 2019 ausgewiesene Aufwand für **Ertragsteuern** betrug 44 (i. V. 1.598) Mio. €. Als Steuerquote ergab sich 4,6 (i. V. 27,7) %. Die Reduzierung des Steueraufwands ist sowohl auf den erheblichen Rückgang als auch auf die geänderte Zusammensetzung des Vorsteuerergebnisses zurückzuführen. In 2019 enthält das Vorsteuerergebnis den im Wesentlichen steuerfreien Ertrag aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group.

Das **Konzernergebnis** lag mit 907 Mio. € deutlich unter dem Ergebnis des Vorjahres von 4.179 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 140 (i. V. 180) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 767 (i. V. 3.999) Mio. €; dies führte zu einem Rückgang des **Ergebnisses je Aktie** auf 0,72 (i. V. 3,74) €.

C.09

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ¹	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Q1-2 2019	Q1-2 2018
in Millionen €						
Umsatzerlöse ³	82.348	80.541	68.322	67.716	14.026	12.825
Umsatzkosten ³	-69.231	-63.666	-57.028	-52.686	-12.203	-10.980
Bruttoergebnis vom Umsatz	13.117	16.875	11.294	15.030	1.823	1.845
Vertriebskosten	-6.223	-6.350	-5.836	-5.954	-387	-396
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.994	-1.936	-1.552	-1.441	-442	-495
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-3.273	-3.332	-3.273	-3.332	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	1.733	783	919	671	814	112
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.352	-481	-2.336	-456	-16	-25
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	472	329	624	758	-152	-429
Übriges Finanzergebnis	-240	79	-240	77	-	2
Zinserträge	200	125	199	125	1	-
Zinsaufwendungen	-489	-315	-484	-313	-5	-2
Ergebnis vor Ertragsteuern	951	5.777	-685	5.165	1.636	612
Ertragsteuern	-44	-1.598	233	-1.452	-277	-146
Konzernergebnis	907	4.179	-452	3.713	1.359	466
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	140	180				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	767	3.999				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	0,72	3,74				
Verwässert	0,72	3,74				

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

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** **↗ C.10** belief sich in den ersten sechs Monaten 2019 auf 2,2 (i. V. 1,0) Mrd. €. Der Anstieg ist insbesondere auf die Effekte im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zurückzuführen.

ren. Eine positive Wirkung resultierte zudem aus den niedrigeren Ertragsteuerzahlungen infolge des Rückgangs des operativen Ergebnisses. Gegenläufige Effekte waren im Working Capital zu verzeichnen. Hier wirkte insbesondere die Entwicklung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bei Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks.

C.10

Verkürzte Kapitalflussrechnung¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Q1-2 2019	Q1-2 2018
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	15.853	12.072	12.799	9.515	3.054	2.557
Ergebnis vor Ertragsteuern	951	5.777	-685	5.165	1.636	612
Abschreibungen/Wertminderungen	3.644	2.973	3.569	2.913	75	60
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-1.143	-364	-601	-821	-542	457
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-3.849	-3.560	-4.009	-3.707	160	147
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-92	285	-320	235	228	50
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	946	3.230	866	2.976	80	254
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.172	-4.514	-44	-34	-1.128	-4.480
Vermietete Fahrzeuge	-631	-1.293	-39	635	-592	-1.928
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	4.561	-386	4.040	-900	521	514
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	52	431	52	356	-	75
Gezahlte Ertragsteuern	-1.069	-1.619	-473	-1.021	-596	-598
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	2.198	960	2.356	5.797	-158	-4.837
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-5.119	-4.436	-5.040	-4.379	-79	-57
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	-1.010	-76	-273	81	-737	-157
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	751	-278	562	-270	189	-8
Sonstige Ein- und Auszahlungen	106	254	79	260	27	-6
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-5.272	-4.536	-4.672	-4.308	-600	-228
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	3.455	9.905	2.969	6.747	486	3.158
Dividendenzahlungen	-3.709	-4.170	-3.698	-4.169	-11	-1
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	-43	-44	-11	-21	-32	-23
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	770	-1.651	-770	1.651
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-297	5.691	30	906	-327	4.785
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	37	147	25	154	12	-7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	12.519	14.334	10.538	12.064	1.981	2.270

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.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** **↗ C.10** ergab sich ein Mittelabfluss von 5,3 (i. V. 4,5) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus dem Saldo der Zahlungsmittelabflüsse (netto) von 0,7 Mrd. € im Rahmen der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group. Hier wirkten insbesondere Kapitalerhöhungen in die Gemeinschaftsunternehmen. Des Weiteren beeinflussten die gestiegenen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit. Positive Effekte resultierten dagegen aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen. Im ersten Halbjahr 2019 ergaben sich

insgesamt Mittelzuflüsse (netto), während im Vorjahreszeitraum die Käufe von Wertpapieren die Verkäufe überstiegen.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** **↗ C.10** resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 0,3 (i. V. Mittelzufluss 5,7) Mrd. €. Die Veränderung ist im Wesentlichen auf die niedrigere Nettoaufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten zurückzuführen, die insbesondere im Zusammenhang mit der Refinanzierung der Leasing- und Absatzfinanzierung steht.

C.11**Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

in Millionen €	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	2.356	5.797	-3.441
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-4.672	-4.308	-364
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	-562	270	-832
Übrige Anpassungen	-463	45	-508
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-3.341	1.804	-5.145

C.12**Netto-Liquidität des Industriegeschäfts**

in Millionen €	30. Juni 2019	31. Dez. 2018	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.538	12.799	-2.261
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.833	8.364	-531
Liquidität	18.371	21.163	-2.792
Finanzierungsverbindlichkeiten	-12.609	-4.771	-7.838
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	856	-104	+960
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-11.753	-4.875	-6.878
Netto-Liquidität	6.618	16.288	-9.670

Seit dem 31. Dezember 2018 verringerten sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 3,3 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, hat sich um 4,0 Mrd. € auf 21,5 Mrd. € reduziert.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ C.11](#), dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist.

Die übrigen Anpassungen betreffen überwiegend Effekte im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte, die aus der geänderten Leasingnehmerbilanzierung resultieren und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind. 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 sechs Monaten 2019 zu einem Zahlungsmittelabfluss von 3,3 (i. V. Zahlungsmittelzufluss 1,8) Mrd. €. Der starke Rückgang war insbesondere auf das Working Capital zurückzuführen. Hier wirkte insbesondere die Entwicklung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bei Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks. Des Weiteren waren gestiegene Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte zu verzeichnen. Neben den negativen Effekten im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte belastete die Entwicklung der Operating Leases den Free Cash Flow des Industriegeschäfts. Niedrigere Ertragsteuerzahlungen wirkten dagegen positiv.

In den ersten sechs Monaten 2019 führte der **Free Cash Flow des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelabfluss von 4,4 (i. V. 3,4) 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. Zudem wirkten die Zahlungsmittelabflüsse (netto) infolge der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [↗ C.12](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

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

Infolge der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16 und dem damit verbundenen Ansatz von Leasingverbindlichkeiten für ausstehende Mietzahlungen verringerte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts am 1. Januar 2019 um 3,2 Mrd. € auf 13,1 Mrd. €. Seit Jahresbeginn reduzierte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts zudem um 6,5 Mrd. € auf 6,6 Mrd. €. Neben der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG war der Rückgang der Netto-Liquidität auf den negativen Free Cash Flow des Industriegeschäfts zurückzuführen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2018 um 12,2 Mrd. € auf 131,8 Mrd. € erhöht. Der Effekt aus der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung belief sich auf 3,4 Mrd. €. [↗ C.13](#)

Im Rahmen der **Refinanzierung** im zweiten Quartal 2019 sind Daimler aus der **Emission** von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 0,4 (i. V. 8,7) Mrd. € zugeflossen. Diese Mittel wurden über diverse kleinere Begebungen in verschiedenen Ländern aufgenommen. Aufgrund der Tilgung von Anleihen flossen 2,8 (i. V. 3,4) Mrd. € ab. Tabelle [↗ C.14](#) zeigt die im Jahr 2019 durchgeführten Benchmarkemissionen.

Im zweiten Quartal 2019 wurden erneut drei **Asset-Backed Securities (ABS) -Transaktionen** durchgeführt. In den USA wurden zwei ABS-Transaktionen mit einem Refinanzierungsvolumen von insgesamt 2,0 Mrd. USD erfolgreich platziert. Darüber hinaus wurde in China eine Transaktion in Höhe von 8,5 Mrd. CNY durchgeführt.

C.13

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	30. Juni 2019	31. Dez. 2018	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.519	15.853	-3.334
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.945	9.577	-632
Liquidität	21.464	25.430	-3.966
Finanzierungsverbindlichkeiten	-154.103	-144.902	-9.201
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	832	-97	+929
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-153.271	-144.999	-8.272
Netto-Verschuldung	-131.807	-119.569	-12.238

C.14

Benchmarkemissionen

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

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2018 von 281,6 Mrd. € auf 294,2 Mrd. € an; währungsbereinigt war ein Anstieg von 11,1 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 167,6 (i. V. 165,3) Mrd. € auf Daimler Financial Services; dies entsprach 57 % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern (i. V. 59 %).

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

zierung zu einem Anstieg der Sachanlagen (siehe Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenbericht). Die Liquidität bestehend aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen lag dagegen unter dem Vorjahreswert. Auf der Passivseite sind insbesondere höhere Finanzierungsverbindlichkeiten (einschließlich Leasingverbindlichkeiten) und höhere Rückstellungen zu verzeichnen, während sich das Eigenkapital im Vergleich zum 31. Dezember 2018 verringerte. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 42 % leicht unter dem Niveau des Vorjahres (43 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme liegt mit 37 % über dem Vorjahresniveau (35 %).

C.15

Verkürzte Bilanz¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	30. Juni 2019	31. Dez. 2018	30. Juni 2019	31. Dez. 2018	30. Juni 2019	31. Dez. 2018
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	15.383	14.801	14.504	13.913	879	888
Sachanlagen	35.794	30.948	35.445	30.859	349	89
Vermietete Gegenstände	50.368	49.476	18.863	18.509	31.505	30.967
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	98.669	96.740	-80	-90	98.749	96.830
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	6.020	4.860	4.184	4.651	1.836	209
Vorräte	33.459	29.489	32.267	28.096	1.192	1.393
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.743	12.586	10.909	10.545	1.834	2.041
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.519	15.853	10.538	12.799	1.981	3.054
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.945	9.577	7.833	8.364	1.112	1.213
davon kurzfristig	8.266	8.855	7.831	8.362	435	493
davon langfristig	679	722	2	2	677	720
Übrige finanzielle Vermögenswerte	7.272	5.733	-11.058	-12.719	18.330	18.452
Sonstige Vermögenswerte	13.010	11.025	3.176	1.376	9.834	9.649
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	531	-	-	-	531
Summe Aktiva	294.182	281.619	126.581	116.303	167.601	165.316
Passiva						
Eigenkapital	61.780	66.053	48.386	53.243	13.394	12.810
Rückstellungen	30.569	24.406	29.373	23.269	1.196	1.137
Finanzierungsverbindlichkeiten	154.103	144.902	12.609	4.771	141.494	140.131
davon kurzfristig	65.113	56.240	-13.714	-20.993	78.827	77.233
davon langfristig	88.990	88.662	26.323	25.764	62.667	62.898
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.194	14.185	14.321	13.395	873	790
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10.429	10.032	5.976	5.888	4.453	4.144
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	12.402	12.519	12.018	12.146	384	373
Sonstige Schulden	9.705	9.310	3.898	3.591	5.807	5.719
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	-	212	-	-	-	212
Summe Passiva	294.182	281.619	126.581	116.303	167.601	165.316

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.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 15,4 (i. V. 14,8) Mrd. € beinhalten 11,8 (i. V. 11,3) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 2,0 (i. V. 2,0) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,1 (i. V. 1,1) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen Anteile von 83 (i. V. 81)% auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, 9 (i. V. 10)% auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans sowie 7 (i. V. 8)% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Sachanlagen** erhöhten sich auf 35,8 (i. V. 30,9) Mrd. €. Im Rahmen der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16 zum 1. Januar 2019 werden in den Sachanlagen Nutzungsrechte von 4,1 Mrd. € ausgewiesen. In den ersten sechs Monaten 2019 wurden weltweit 3,4 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 2,4 (i. V. 2,1) Mrd. €.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich insgesamt auf 149,0 (i. V. 146,2) Mrd. €. Der währungsbereinigte Zuwachs von 1,9 Mrd. € war insbesondere durch das gestiegene Vertragsvolumen bei Daimler Financial Services bedingt; das Geschäft mit Endkunden konnte insbesondere in Nord- und Südamerika ausgebaut werden. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 51 % unter dem Vorjahresniveau (i. V. 52 %).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** erhöhten sich auf 6,0 (i. V. 4,9) Mrd. €. Der Anstieg resultierte insbesondere aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group und der damit verbundenen erstmaligen Einbeziehung der fünf operativen Gemeinschaftsunternehmen, die unter YOUR NOW zusammengefasst werden (siehe Anmerkung 2 des Konzernanhangs zum Zwischenbericht). Darüber hinaus umfassen sie vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd., BAIC Motor Corporation Ltd. sowie der There Holding B.V..

Die **Vorräte** stiegen von 29,5 Mrd. € auf 33,5 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt bei 11 % und somit über dem Vorjahreswert (i. V. 10 %). Der Anstieg betraf im Wesentlichen die Fertigen Erzeugnisse und die Unfertigen Erzeugnisse und Leistungen und ist in allen automobilen Geschäftsfeldern auf saisonal höhere Bestände zurückzuführen. Darüber hinaus resultierte der Anstieg bei Mercedes-Benz Cars aus Modellwechseln und Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit in einigen internationalen Märkten.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 12,7 Mrd. € leicht über dem Vorjahresniveau (i. V. 12,6 Mrd. €). Auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars entfielen 47 (i. V. 45)% der Forderungen sowie 25 (i. V. 25)% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** gingen gegenüber dem 31. Dezember 2018 um 3,3 Mrd. € auf 12,5 Mrd. € zurück.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** und ähnlichen Geldanlagen wurde gegenüber dem 31. Dezember 2018 von 9,6 Mrd. € auf 8,9 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** liegen mit 7,3 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 5,7 Mrd. €). Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Dividendenansprüche gegenüber Beijing Benz Automotive Co. Ltd. sowie auf die gestiegenen positiven Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

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

Das **Eigenkapital** des Konzerns reduzierte sich gegenüber dem 31. Dezember 2018 von 66,1 Mrd. € auf 61,8 Mrd. €. Der währungsbereinigte Rückgang von 4,6 Mrd. € resultierte aus der an die Aktionäre ausgeschüttete Dividende von 3,5 Mrd. €, den in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verlusten aus leistungsorientierten Pensionsplänen von 1,5 Mrd. € sowie den ergebnisneutralen Verlusten aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,3 Mrd. €. Gegenläufig wirkte das positive Konzernergebnis von 0,9 Mrd. €. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital reduzierte sich entsprechend auf 60,5 (i. V. 64,7) Mrd. €.

Während bei der Bilanzsumme ein Anstieg zu verzeichnen war, ging das Eigenkapital gegenüber dem um die Dividende bereinigten Eigenkapital des Vorjahres zurück. Infolge lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 21,0 % unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 22,2 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 38,2 (i. V. 42,8) %.

Die **Rückstellungen** liegen mit 30,6 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert (i. V. 24,4 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 10 % über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 9 %). Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 10,0 (i. V. 7,4) Mrd. €, die im Wesentlichen die Differenz aus dem Barwert der Pensionsverpflichtungen von 35,6 (i. V. 31,7) Mrd. € und dem Marktwert der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 26,9 (i. V. 25,5) Mrd. € enthalten. Der Rückgang der Abzinsungsfaktoren um rund 0,7 % führte zu einem Anstieg des Barwerts der Pensionsverpflichtungen. Dieser Effekt wurde durch eine positive Entwicklung der Rendite der Planvermögen teilweise kompensiert. Darüber hinaus beinhalten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Ertragsteuern von 1,4 (i. V. 1,5) Mrd. € sowie für Produktgarantien von 8,5 (i. V. 7,0) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 3,8 (i. V. 4,3) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 6,9 (i. V. 4,3) Mrd. €. Dabei führte die Neueinschätzung von Risiken insbesondere in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zu einem Anstieg der Rückstellungen für Produktgarantien sowie der übrigen Rückstellungen. Der Anstieg steht im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen sowie Rückrufaktionen, insbesondere aus einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags in Europa und anderen Teilen der Welt.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 154,1 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 144,9 Mrd. €). Im Anstieg sind 0,8 Mrd. € Effekte aus der Währungsumrechnung enthalten. Der währungsbereinigte Anstieg von 8,4 Mrd. € ist im Wesentlichen auf die Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen. Zudem wirkten gestiegene Leasingverbindlichkeiten von 3,8 Mrd. € im Zusammenhang mit der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 52 % auf Anleihen, 25 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 8 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie 8 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert auf 15,2 (i. V. 14,2) Mrd. € erhöht. Auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars entfallen 64 (i. V. 60) % der Verbindlichkeiten und 22 (i. V. 24) % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

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

Die **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten** lagen mit 12,4 Mrd. € leicht unter dem Vorjahresniveau (i. V. 12,5 Mrd. €). Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien sowie Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

Die **Sonstigen Schulden** von 9,7 (i. V. 9,3) Mrd. € beinhalten hauptsächlich Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverbindlichkeiten und latente Steuern.

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

Investitions- und Forschungstätigkeit

Der Daimler-Konzern hat im ersten Halbjahr 3,4 (i. V. 2,9) Mrd. € in Sachanlagen investiert. Der größte Anteil entfiel mit 2,8 (i. V. 2,3) Mrd. € auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen lag auf den Anlaufvorbereitungen für die Nachfolgemodelle der S- und C-Klasse sowie für die Nachfolgemodelle der Kompaktwagen. Außerdem haben sich die Ausgaben für die Batterieherstellung niedergeschlagen. Daimler Trucks hat im ersten Halbjahr 2019 vor allem in Folgegenerationen für bestehende Produkte, in neue Produkte, globale Komponentenprojekte sowie in die Optimierung des weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerks investiert.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Daimler-Konzerns beliefen sich im ersten Halbjahr auf 4,7 (i. V. 4,6) Mrd. €; davon wurden 1,5 (i. V. 1,3) Mrd. € aktiviert. Mit 3,7 (i. V. 3,5) Mrd. € entfielen mehr als drei Viertel der Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Darin enthalten sind in zunehmendem Umfang Entwicklungskosten für die nächste Generation der Elektrofahrzeuge. Darüber hinaus gewinnen die Themen Digitalisierung und autonomes Fahren weiter an Bedeutung. Die wichtigsten Projekte von Daimler Trucks lagen in den Bereichen Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz sowie bei maßgeschneiderten Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte. Außerdem spielen die Zukunftstechnologien automatisiertes und autonomes Fahren, Elektromobilität und Konnektivität eine bedeutende Rolle.

Mitarbeiter

Zum Ende des zweiten Quartals 2019 waren im Daimler-Konzern weltweit 304.065 (Jahresende 2018: 298.683) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 177.480 (Jahresende 2018: 174.663) in Deutschland tätig; 27.220 (Jahresende 2018: 26.310) waren es in den USA, 10.917 (Jahresende 2018: 10.307) in Brasilien und 10.098 (Jahresende 2018: 9.918) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren Ende Juni 2019 4.503 (Jahresende 2018: 4.424) Beschäftigte tätig. [↗ C.16](#)

Wichtige Ereignisse

Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand

Die Hauptversammlung am 22. Mai 2019 berief Joe Kaeser und Bernd Pischetsrieder als Vertreter der Anteilseigner erneut in den Aufsichtsrat. Joe Kaeser ist aktuell Vorstandsvorsitzender der Siemens AG und ebenso wie Bernd Pischetsrieder, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der BMW AG sowie der Volkswagen AG, seit 2014 Mitglied im Kontrollgremium von Daimler. Die Amtszeit der beiden wiedergewählten Aufsichtsratsmitglieder endet mit der Aktionärsversammlung im Jahr 2024.

Nach mehr als 13 Jahren als Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars hat Dieter Zetsche zum Ende der Hauptversammlung 2019 sein Mandat niedergelegt. Der Aufsichtsrat beabsichtigt, mit Wirkung zum Ablauf der zweijährigen Cooling-off-Periode der Hauptversammlung 2021 die Wahl von Dieter Zetsche in den Aufsichtsrat vorzuschlagen.

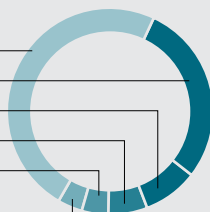
Mit Ende der Hauptversammlung übernahm Ola Källenius die Verantwortung als Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG und Leiter von Mercedes-Benz Cars. Ola Källenius trat 1995 in den Konzern ein und wurde nach Übernahme mehrerer nationaler und internationaler Management-Funktionen mit Wirkung zum Januar 2015 zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG mit der Verantwortung für das Ressort Mercedes-Benz Cars Vertrieb berufen. Im Januar 2017 übernahm Ola Källenius das Ressort Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung. Sein Nachfolger im Daimler-Vorstand in dieser Aufgabe ist Markus Schäfer. Zusätzlich wird Markus Schäfer bei Mercedes-Benz Cars für Einkauf und Lieferantenqualität verantwortlich sein.

Außerdem übernahm Harald Wilhelm, der bereits zum 1. April 2019 in den Vorstand der Daimler AG berufen wurde, mit Ende der Hauptversammlung das Ressort Finance & Controlling und Daimler Financial Services. Harald Wilhelm war zuvor Chief Financial Officer von Airbus sowie Mitglied des Executive Committee von Airbus. Er folgt auf den langjährigen Finanzvorstand Bodo Uebber, der auf eigenen Wunsch keine Verlängerung seiner bis Dezember 2019 laufenden Bestellung angestrebt hatte und zum Ende der Hauptversammlung sein Mandat niederlegte.

C.16

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern (per 30.06.2019)

Daimler-Konzern	304.065
Mercedes-Benz Cars	148.516
Daimler Trucks	86.892
Mercedes-Benz Vans	26.019
Daimler Buses	18.218
Daimler Financial Services	12.912
Konzernübergreifende Funktionen & Services	11.508



Daimler-Aktionäre stimmen mit großer Mehrheit für neue Konzernstruktur mit Daimler als Dachgesellschaft

Die Aktionärinnen und Aktionäre der Daimler AG haben bei der Hauptversammlung in Berlin mit großer Mehrheit für einen Umbau des Daimler-Konzerns gestimmt. Damit wird der Weg für den Konzern frei, das Pkw- und Van-Geschäft sowie das Lkw- und Bus-Geschäft durch eine Ausgliederung auf rechtlich selbstständige Einheiten zu übertragen. Die neue Konzernstruktur wird mit der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister wirksam. Angestrebt wird der Start in der neuen Unternehmensstruktur dann zum 1. November 2019. Ab diesem Zeitpunkt wird die Mercedes-Benz AG die heutigen Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans verantworten, während die Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses in der Daimler Truck AG zusammengeführt werden. Die bereits rechtlich selbstständige Daimler Financial Services AG heißt ab dem 24. Juli 2019 Daimler Mobility AG. Die beiden neuen Gesellschaften werden wie die heutige Daimler AG und die künftige Daimler Mobility AG mitbestimmte deutsche Aktiengesellschaften mit Sitz in Stuttgart sein.

Mercedes-Benz eröffnet Pkw-Werk in Russland

Mercedes-Benz Cars startet die Produktion im neuen Pkw-Werk Moscovia mit dem Anlauf der Mercedes-Benz E-Klasse Limousine für den lokalen Markt. Der E-Klasse werden SUV-Modelle folgen. Mercedes-Benz Cars investiert in das Werk in der Region Moskau insgesamt mehr als 250 Mio. €. Über 1.000 Mitarbeiter werden in Produktion und Verwaltung des neuen Mercedes-Benz Werks arbeiten. Das Mercedes-Benz Werk zeichnet sich durch eine flexible und grüne Produktion aus und wird moderne Industrie 4.0-Technologien einsetzen. Das neue Mercedes-Benz Werk ist ein weiterer Baustein unserer Strategie, dort zu produzieren, wo unsere Kunden sind.

Daimler AG und BMW Group starten langfristige Entwicklungskooperation für automatisiertes Fahren

Daimler und die BMW Group starten ihre Zusammenarbeit im Bereich automatisiertes Fahren. Die beiden Unternehmen haben einen Vertrag über eine langfristige, strategische Kooperation auf diesem Gebiet unterzeichnet. Daimler und die BMW Group wollen gemeinsam die nächste Technologiegeneration für Fahrassistenzsysteme und automatisiertes Fahren auf Autobahnen sowie automatisierte Parkfunktionen (jeweils bis SAE Level 4) entwickeln. Darüber hinaus streben die Partner auch Gespräche über eine Ausdehnung des Kooperationsumfangs auf höhere Automatisierungsgrade im urbanen Umfeld an. Das unterstreicht den langfristig und nachhaltig angelegten Charakter der Kooperation hin zu einer skalierbaren Plattform des automatisierten Fahrens. Die nicht-exklusive Kooperation ist offen für weitere Automobilhersteller und Technologie-Partner. Die Ergebnisse der Zusammenarbeit werden zudem weiteren OEMs zur Lizenzierung angeboten.

Ziel der Zusammenarbeit ist unter anderem eine schnelle Markteinführung der Technologie. Ab dem Jahr 2024 sollen entsprechende Systeme in Pkw für Privatkunden verfügbar sein. Jedes Unternehmen wird die Ergebnisse der Entwicklungskooperation individuell in seinen Serienprodukten umsetzen. Im Rahmen der Kooperation werden über 1.200 Fachleute zusammenarbeiten, zum Teil auch in gemischten Teams. Die Aufgaben bestehen unter anderem darin, eine skalierbare Architektur für Fahrassistenzsysteme inklusive Sensoren zu konzipieren, ein gemeinsames Rechenzentrum zur Speicherung, Verwaltung und Weiterverarbeitung von Daten aufzubauen sowie Funktionen und Software zu entwickeln.

Risiko- und Chancenbericht

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

Unternehmensspezifische und finanzwirtschaftliche Risiken

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

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Behördliche Verfahren

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

Verschiedene Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen weltweit haben Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch 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, das Bundeskartellamt 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 Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler

hat in diesem Zusammenhang bei ihr einen Kronzeugenantrag gestellt. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt derzeit Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat im Mai 2017 die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Im Februar 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart diesbezüglich auch ein förmliches Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Daimler AG eingeleitet. Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation ist es möglich, dass weitere regulatorische, strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen oder Anordnungen erlassen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sogenannte Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen werden, weitere Hausdurchsuchungen stattfinden, die Mitteilung eines Rechtsverstoßes (notice of violation) ergehen oder eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Untersuchungen, Abstimmungen oder Verfahren, einschließlich der vergleichsweisen Verfahrensbeendigung, eintreten. Ferner könnten weitere Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder Rezerertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten.

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

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

Vor dem Hintergrund dieser Vorgänge und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren sowie unserer eigenen internen Untersuchungen und des zur Erkennung von Risiken aus dem Produktentwicklungsprozess in den automobilen Geschäftsfeldern 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 und/oder dass bestimmte Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen nicht richtig offengelegt worden sind. Darüber hinaus haben die Behörden die Untersuchungen von Daimlers Prozessen im Hinblick auf die Meldung laufender technischer Veränderungen, von Feldmaßnahmen und technischen Mängeln sowie weitere Aspekte der Regelkonformität verstärkt. 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 Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren zu nachteiligen Ergebnissen oder einem nachteiligen Ausgang führen oder sich in sonstiger Weise nachteilig entwickeln, könnte Daimler zu erheblichen Geldstrafen, Bußgeldern, Gewinnabschöpfung, Feldmaßnahmen, weiteren Rückrufaktionen, weiteren Auslieferungs- und Zulassungsstopps, Maßnahmen zur Prozess- und Complianceverbesserung und Schadensbegrenzung sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von Förderkrediten verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen, einschließlich weiterer Untersuchungen und/oder Anordnungen durch diese oder andere Behörden und weiterer Verfahren, ausgesetzt sein. Der vollständige oder teilweise Eintritt der

vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Festlegungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden – oder auch Kläger – diese Festlegungen oder Feststellungen übernehmen. Dies gilt auch dann, wenn die entsprechenden Festlegungen oder Feststellungen nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen. Somit besteht das Risiko, dass negative Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben können und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren, auch Klageverfahren, ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

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

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Gerichtsverfahren

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

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

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

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

Risiken aus sonstigen rechtlichen Verfahren

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

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

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

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

Prognosebericht

In der ersten Jahreshälfte haben sich wichtige Frühindikatoren weiter eingetrübt, so dass sich die geringere Wachstumsdynamik der **Weltwirtschaft** zunächst fortsetzen dürfte. Die aktuellen Wachstumsprognosen für das Gesamtjahr 2019 bewegen sich für das weltweite Bruttoinlandsprodukt (BIP) weiterhin unterhalb der 3%-Marke. Die US-amerikanische Wirtschaft sollte ihre Expansion angesichts des auslaufenden Fiskalimpulses und der bisherigen geldpolitischen Normalisierung mit leicht verminderter Dynamik fortsetzen. Dank einer weiterhin stabilen Inlandsnachfrage und möglicher Zinssenkungen durch die Fed sollte das Wachstum mit rund 2,5% aber oberhalb des Potenzialwachstums bleiben. Die meisten Konjunkturindikatoren für die Wirtschaft der Europäischen Währungsunion deuten nicht auf eine nennenswerte Beschleunigung in der zweiten Jahreshälfte hin. Trotz einer weiterhin soliden inländischen Nachfrage dürfte sich das Wachstum infolge des schwächeren Außenhandels auf lediglich rund 1% verringern. Für die deutsche Volkswirtschaft ist dabei mit einer Wachstumsrate von nur noch rund 0,5% zu rechnen. Angesichts der anhaltenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem angestrebten EU-Austritt Großbritanniens dürfte das Wachstum der britischen Wirtschaft weiterhin verhalten ausfallen und mit etwas mehr als 1% hinter dem bereits schwachen Vorjahr zurückbleiben. Die weitere Entwicklung der chinesischen Volkswirtschaft hängt wesentlich davon ab, ob sich eine Lösung im Handelskonflikt mit den Vereinigten Staaten findet und inwieweit die eingeleiteten Stimulusmaßnahmen der Regierung das Wachstum stützen werden. Die Mehrzahl der Analysten geht aber weiterhin von einer Stabilisierung aus und rechnet insgesamt mit einem immer noch soliden Wachstum von etwas über 6%. Der südamerikanische Wirtschaftsraum blieb im ersten Halbjahr deutlich hinter den Erwartungen zurück und dürfte sich im Gesamtjahr ähnlich moderat entwickeln wie im Vorjahr. Das gilt insbesondere auch für Brasilien, wo die wirtschaftliche Erholung zusehends ins Stocken geraten ist; hier dürfte das Wachstum sogar schwächer ausfallen als im Vorjahr. In Osteuropa wird sich das Wachstum voraussichtlich weiter abschwächen. Neben der Rezession in der Türkei dürfte dabei auch das Wachstum im größten Markt Russland spürbar zurückgehen.

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

Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge dürfte von hohem Niveau kommend einen leichten Rückgang verzeichnen. Der chinesische Pkw-Markt sollte sich nach dem sehr schwachen ersten Halbjahr im weiteren Jahresverlauf allmählich stabilisieren. Im Gesamtjahr dürfte das Vorjahresergebnis dennoch leicht unterschritten werden. Die Nachfrage in Indien wird sich voraussichtlich in etwa auf dem Vorjahresniveau entwickeln. In Japan gehen wir von einem gleichbleibenden Marktniveau aus.

Die Nachfrage nach **schweren und mittelschweren Lkw** dürfte in den für uns relevanten Regionen unterschiedlich ausfallen, insgesamt rechnen wir aber mit weiterhin günstigen Marktbedingungen.

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

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

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

Für das Jahr 2019 erwarten wir in der Region EU30 im kombinierten Segment der mittelgroßen und großen **Transporter** ein leichtes Marktwachstum. Bei den kleinen Transportern sowie im Segment der mittelgroßen Pickups rechnen wir mit einem Marktvolumen auf dem Vorjahresniveau. In den USA dürfte die Nachfrage nach großen Transportern ebenfalls auf dem Vorjahresniveau liegen. Der Markt für große Transporter in Lateinamerika sollte sich im Jahr 2019 weiter erholen. In China rechnen wir in dem von uns adressierten Markt der mittelgroßen Transporter mit einem Marktvolumen auf dem Vorjahresniveau.

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

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

Mercedes-Benz Cars plant für das Gesamtjahr 2019 einen Absatz auf dem Niveau des Vorjahres. Unsere Absatzentwicklung wird maßgeblich von Lebenszykluseffekten bestimmter Baureihen beeinflusst. Insgesamt beabsichtigt Mercedes-Benz, im Jahr 2019 über ein Dutzend neue und überarbeitete Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Vor allem unsere neuen Kompaktwagen, unter anderem die neue B-Klasse, die A-Klasse Limousine sowie der neue GLB, das achte Modell im Kompaktwagensegment, dürften sich positiv im Absatz niederschlagen. Absatzimpulse erwarten wir weiterhin auch im wachstumsstarken Segment der SUVs. Der neue GLE und der neue GLS dürften hierzu ebenso beitragen wie die Modellpflege des beliebten GLC. Mercedes-AMG sollte auch im Jahr 2019 ein Garant für unseren Erfolg im Performance-Segment sein: Immer mehr Kunden begeistern sich für das attraktive und breit gefächerte Fahrzeugangebot unserer Sportwagen- und Performance-Marke, das wir kontinuierlich weiterentwickeln. Die batterieelektrischen smart Modelle machen den Einstieg in die Elektromobilität so attraktiv wie noch nie. Sie verbinden die Agilität des smart mit lokal emissionsfreiem Fahren – die ideale Kombination für urbane Mobilität.

Daimler Trucks geht für das Jahr 2019 von einem Absatzzuwachs aus und rechnet mit einer leichten Steigerung der Verkäufe gegenüber dem Vorjahr. In der NAFTA-Region erwarten wir, unseren Absatz im Vergleich zum Vorjahr leicht steigern zu können. In der Region EU30 und in Japan gehen wir davon aus, dass unsere Verkäufe in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen werden. In Brasilien rechnen wir mit einem Absatz, der das niedrige Niveau des Vorjahres deutlich übertrifft. Auch für Indien gehen wir davon aus, dass unsere Verkäufe die Vorjahreswerte übersteigen. Die erwarteten deutlich rückläufigen Verkaufszahlen in der Türkei werden weiterhin stark durch die bestehenden erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten geprägt sein. In Indonesien gehen wir ebenfalls von rückläufigen Verkaufszahlen aus.

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

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

Daimler Financial Services erwartet für das Jahr 2019 einen leichten Anstieg beim Neugeschäft und weiteres Wachstum beim Vertragsvolumen. Ausschlaggebend hierfür sind die Absatzentwicklungen der automobilen Geschäftsfelder. Darüber hinaus erschließen wir neue Marktpotenziale durch die Effizienzsteigerung in den traditionellen Vertriebskanälen und den Ausbau neuer digitaler Möglichkeiten des Kundenkontakts sowie im Flottenmanagement.

Wir gehen davon aus, dass der **Konzernumsatz** im Jahr 2019 leicht zunehmen wird. Bei Mercedes-Benz Cars dürften im Jahr 2019 vor allem die neue A-Klasse und die B-Klasse sowie die G-Klasse und der GLE für positive Impulse sorgen. Dämpfend auf die Umsatzentwicklung wirken hingegen die von uns erwartete Wechselkursentwicklung und Lebenszykluseffekte bei einigen Pkw-Modellen sowie auch eine veränderte Absatzstruktur. Vor diesem Hintergrund erwartet Mercedes-Benz Cars im Jahr 2019 einen Umsatz auf Vorjahresniveau. Angesichts der insgesamt günstigen Marktbedingungen und positiven Absatzerwartungen planen die Geschäftsfelder Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans einen leichten Umsatzanstieg. Das Geschäftsfeld Daimler Buses erwartet einen deutlichen Umsatzanstieg. Daimler Financial Services rechnet mit einem leichten Zuwachs.

Die Daimler AG hat am 23. Juni und am 12. Juli 2019 Neueinschätzungen der Ergebniserwartungen für das Geschäftsjahr 2019 für die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Vans, Mercedes-Benz Cars und den Konzern vorgenommen. Maßgeblich für die Neueinschätzung ist ein Anstieg der erwarteten Aufwendungen für verschiedene laufende behördliche und gerichtliche Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge, eine aktualisierte Risikobewertung bezüglich der Rückstellungen für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags in Europa und in anderen Teilen der Welt sowie eine Entscheidung zur Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans. Hinzu kommen Neubewertungen des Ergebnisausblicks aus verlangsamteten Produktionshochläufen im Jahr 2019 sowie durch geringer als erwartet wachsende Automobilmärkte.

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

Die einzelnen Geschäftsfelder haben für das Jahr 2019 folgende Renditeerwartungen:

- Mercedes-Benz Cars: Umsatzrendite 3 % bis 5 %
- Daimler Trucks: Umsatzrendite 7 % bis 9 %
- Mercedes-Benz Vans: Umsatzrendite -15 % bis -17 %
- Daimler Buses: Umsatzrendite 5 % bis 7 %
- Daimler Financial Services: Eigenkapitalrendite 17 % bis 19 %

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

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

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

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

Vorausschauende Aussagen:

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

Mercedes-Benz Cars

Weltweit wurden von April bis Juni 575.600 (i. V. 590.700) Pkw abgesetzt

Kompaktwagen und G-Klasse mit Bestwerten für das zweite Quartal

Weltpremiere des Mercedes-Benz GLB und des neuen GLS

EBIT mit -672 (i. V. 1.901) Mio. € deutlich unter Vorjahr

D.01	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2019	Q2 2018	Veränd. in %
Umsatz	22.293	22.575	-1
EBIT	-672	1.901	.
Umsatzrendite (in %)	-3,0	8,4	.
Absatz	575.639	590.690	-3
Produktion	588.250	601.343	-2
Beschäftigte	148.516	145.436 ¹	+2
1 Stand 31.12.2018			

D.02	Q2		
Absatz	Q2 2019	Q2 2018	Veränd. in %
Gesamt	575.639	590.690	-3
Europa	244.788	250.180	-2
davon Deutschland	82.521	81.931	+1
USA	75.497	78.042	-3
China	168.313	166.915	+1
Übrige Märkte	87.041	95.553	-9

Weltweit 575.600 abgesetzte Fahrzeuge im zweiten Quartal

Insbesondere aufgrund laufender Modellwechsel im Segment der SUVs lag der Absatz von Mercedes-Benz Cars im zweiten Quartal 2019 mit 575.600 Einheiten um 3% unter dem Vorjahr. Der Umsatz sank um 1% auf 22,3 Mrd. €. Das EBIT belief sich auf -672 (i. V. 1.901) Mio. €. Die Umsatzrendite lag bei -3,0 (i. V. 8,4)%.

In Europa lagen die Auslieferungen der Marken Mercedes-Benz und smart bei 244.800 Fahrzeugen (-2%). Im Kernmarkt Deutschland konnte der Absatz mit 82.500 Einheiten um 1% gesteigert werden. In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, wurde mit 168.300 verkauften Pkw von Mercedes-Benz und smart ein neuer Bestwert für das zweite Quartal erreicht (+1%). In den USA lag das Absatzniveau von April bis Juni bei 75.500 verkauften Fahrzeugen (-3%).

Bestwerte für Kompaktwagen und G-Klasse erreicht

Bei den Kompaktwagen zeigten im zweiten Quartal unter anderem die Modellwechsel sowie die Einführung der neuen A-Klasse Limousine erste Absatzimpulse: A-Klasse, B-Klasse, CLA und CLA Shooting Brake erzielten einen neuen Bestwert für das zweite Quartal. Mit rund 123.800 Kompaktwagen konnte der Absatz zweistellig gesteigert werden (+27%). Starker Wachstumstreiber war erneut die A-Klasse mit einem Zuwachs von 39%. Die Auslieferungen der SUVs lagen modellwechselbedingt mit 180.500 Einheiten weiter unter dem Vor-

jahresniveau (-13%). Die positive Absatzentwicklung der G-Klasse blieb auch von April bis Juni stark zweistellig: Die Auslieferungen erreichten im 40. Jubiläumsjahr der G-Klasse mit 7.900 Fahrzeugen einen Bestwert für das zweite Quartal. Die Verkäufe der C-Klasse Limousine und des T-Modells beliefen sich auf 97.100 Einheiten (-4%).

Vielfältige Weltpremieren bei Mercedes-Benz Cars

Im April präsentierte Mercedes-Benz Cars auf der New York Auto Show sieben Weltpremieren aus dem Mercedes-AMG- und SUV-Portfolio. Eine wichtige Rolle spielten der Mercedes-Benz GLS, das GLC Coupé und die EQC Edition 1886. Zeitgleich zeigte der Erfinder des Automobils neben dem seriennahen Showcar GLB in einer Weltpremiere die Mercedes-AMG A 35 Limousine auf der 18. Auto Shanghai.

Mit einer symbolischen Grundsteinlegung für die erste Batteriefabrik im Neckartal trieb das Mercedes-Benz Werk Untertürkheim im April seine Transformation zum High-Tech Standort für Elektromobilität voran. Mit dem Anlauf der Mercedes-Benz E-Klasse Limousine startete im April zudem das neue Pkw-Werk Moscovia in Russland. Im Mai wurde das neue Experimental-Sicherheits-Fahrzeug ESF 2019 der Öffentlichkeit vorgestellt – mit zahlreichen Innovationen zu den Themen Kindersicherheit und Gefahrstellenabsicherung.

D.03	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Veränd. in %
Umsatz	43.493	45.573	-5
EBIT	626	3.961	-84
Umsatzrendite (in %)	1,4	8,7	.
Absatz	1.130.951	1.184.989	-5
Produktion	1.202.344	1.209.414	-1
Beschäftigte	148.516	145.436 ¹	+2
1 Stand 31.12.2018			

D.04	Q1-2		
Absatz	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Veränd. in %
Gesamt	1.130.951	1.184.989	-5
Europa	480.086	494.358	-3
davon Deutschland	160.605	160.478	+0
USA	139.756	148.532	-6
China	341.465	345.732	-1
Übrige Märkte	169.644	196.367	-14

Daimler Trucks

Absatz mit 126.500 (i. V. 123.900) Einheiten leicht über dem Niveau des Vorjahres

Gründung der globalen Autonomous Technology Group für hochautomatisiertes Fahren

Erster neuer Mercedes-Benz Actros im Werk Wörth vom Band gelaufen

EBIT von 725 (i. V. 546) Mio. € deutlich über Vorjahr

D.05	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2019	Q2 2018	Veränd. in %
Umsatz	10.472	9.185	+14
EBIT	725	546	+33
Umsatzrendite (in %)	6,9	5,9	.
Absatz	126.474	123.910	+2
Produktion	127.224	128.255	-1
Beschäftigte	86.892	82.953 ¹	+5
1 Stand 31.12.2018			

D.06	Q2		
Absatz	Q2 2019	Q2 2018	Veränd. in %
Gesamt	126.474	123.910	+2
EU30	19.836	21.069	-6
NAFTA	54.533	44.347	+23
Lateinamerika (ohne Mexiko)	10.215	7.913	+29
Asien	33.982	40.271	-16
Übrige Märkte	7.908	10.310	-23
BFDA (Auman Trucks)	22.902	32.580	-30
Gesamt (einschließlich BFDA)	149.376	156.490	-5

Absatz leicht über Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Trucks lag mit 126.500 (i. V. 123.900) Lkw leicht über dem Vorjahreswert. Der Umsatz erreichte 10,5 (i. V. 9,2) Mrd. €. Das EBIT von Daimler Trucks lag mit 725 (i. V. 546) Mio. € deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzrendite lag bei 6,9 (i. V. 5,9) %.

Regional unterschiedliche Absatzentwicklung

In der NAFTA-Region stieg unser Absatzvolumen um 23 % auf 54.500 Einheiten. In den Gewichtsklassen 6-8 waren wir mit einem Marktanteil von 35,4 (i. V. 38,1) % weiterhin Marktführer. Der Absatz in Lateinamerika übertraf mit 10.200 (i. V. 7.900) Einheiten das Vorjahresquartal deutlich; in Brasilien setzten wir mit 7.300 Einheiten 65 % mehr Lkw als im Vorjahr ab. Mit den Mercedes-Benz Lkw erreichten wir im schweren und mittleren Lkw-Segment in Brasilien die Marktführerschaft mit einem Anteil von 30,2 (i. V. 27,2) %. In der Region EU30 erzielten wir mit 19.800 (i. V. 21.100) Lkw einen Absatz leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Mercedes-Benz behauptete hier im Segment schwerer und mittlerer Lkw mit einem Anteil von 19,2 (i. V. 19,8) % die Marktführerschaft. In Deutschland erreichte unser Absatz mit 7.800 Lkw das Vorjahresvolumen. Die Verkäufe in der Türkei waren weiterhin stark durch die wirtschaftliche Unsicherheit beeinträchtigt und gingen auf 900 (i. V. 1.700) Lkw zurück. Die rückläufige Absatzentwicklung in Asien auf 34.000 (i. V. 40.300) Lkw ist im Wesentlichen auf den deutlichen Rückgang der Verkäufe in Indonesien auf 10.000 (i. V. 16.400) Einheiten zurückzuführen. In Indien sank unser Absatz auf 3.800 (i. V. 5.800) Fahrzeuge. Die Verkäufe in Japan lagen mit 10.000 (i. V. 10.400) Lkw leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Mit den Lkw der Marke FUSO erzielten wir im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Anteil von 18,7 (i. V. 20,4) %. Im Nahen und Mittleren Osten setzten wir mit 3.900 (i. V. 2.000) Fahrzeugen nahezu doppelt so viele Lkw ab wie im Vorjahreszeitraum. Der Lkw-Absatz der Marke Auman durch unser Joint Venture BFDA in China erreichte 22.900 (i. V. 32.600) Einheiten.

Globale Organisation für hochautomatisiertes Fahren

Daimler Trucks gründete im zweiten Quartal 2019 die Autonomous Technology Group als globale Organisation für automatisiertes Fahren. Zu den zentralen Aufgaben zählen die Entwicklung der Gesamtstrategie, Forschung und Entwicklung sowie die Umsetzung des automatisierten Fahrens, der Aufbau der erforderlichen Infrastruktur und des Netzwerks für den operativen Fahrzeugeinsatz. Ziel ist, innerhalb eines Jahrzehnts hochautomatisierte Lkw (SAE-Level 4) zur Marktreife zu bringen. Das Unternehmen Torc Robotics soll, abhängig von der behördlichen Genehmigung, Teil der neu gegründeten Organisation werden.

Anlauf des neuen Actros im Werk Wörth

Im Werk Wörth startete die Produktion des neuen Mercedes-Benz Actros. Eine der größten Neuerungen am Actros ist der Active Drive Assist. Mit ihm bringt Mercedes-Benz das teilautomatisierte Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen in Serie.

Start der Lkw-Kabinenfertigung in Russland

Mit dem Joint-Venture-Partner Kamaz nahm Daimler Trucks eine hochmoderne Fertigung mit einem Investitionsvolumen von rund 200 Mio. € für Lkw-Kabinen in Nabereschnyje Tschelny, Russland, in Betrieb.

D.07	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Veränd. in %
Umsatz	20.018	17.804	+12
EBIT	1.307	1.193	+10
Umsatzrendite (in %)	6,5	6,7	.
Absatz	242.394	237.756	+2
Produktion	252.823	249.025	+2
Beschäftigte	86.892	82.953 ¹	+5
1 Stand 31.12.2018			

D.08	Q1-2		
Absatz	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Veränd. in %
Gesamt	242.394	237.756	+2
EU30	38.803	38.319	+1
NAFTA	102.358	85.169	+20
Lateinamerika (ohne Mexiko)	18.892	17.283	+9
Asien	68.289	77.946	-12
Übrige Märkte	14.052	19.039	-26
BFDA (Auman Trucks)	45.577	56.589	-19
Gesamt (einschließlich BFDA)	287.971	294.345	-2

Mercedes-Benz Vans

Absatz im zweiten Quartal mit 111.100 (i. V. 110.900) Einheiten auf Vorjahresniveau

Starkes Wachstum beim Sprinter (+14 %)

Serienstart der neuen Mercedes-Benz V-Klasse

EBIT mit -2.050 (i. V. 152) Mio. € deutlich unter Vorjahr

D.09	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2019	Q2 2018	Veränd. in %
Umsatz	3.654	3.511	+4
EBIT	-2.050	152	.
Umsatzrendite (in %)	-56,1	4,3	.
Absatz	111.118	110.883	+0
Produktion	115.789	127.444	-9
Beschäftigte	26.019	26.210 ¹	-1
1 Stand 31.12.2018			

D.10	Q2		
Absatz	Q2 2019	Q2 2018	Veränd. in %
Gesamt	111.118	110.883	+0
EU30	78.622	71.318	+10
davon Deutschland	32.670	28.083	+16
NAFTA	12.338	13.180	-6
davon USA	8.668	9.872	-12
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.902	3.990	+23
Asien	9.072	10.816	-16
davon China	7.134	7.471	-5
Übrige Märkte	6.184	11.579	-47

Absatz auf Vorjahresniveau

Mercedes-Benz Vans verzeichnete mit 111.100 (i. V. 110.900) Einheiten im zweiten Quartal 2019 einen Absatz auf dem Niveau des Vorjahres. Der Umsatz stieg um 4 % auf 3,7 Mrd. €. Das EBIT erreichte -2.050 (i. V. 152) Mio. € und lag damit deutlich unter Vorjahr. Die Umsatzrendite betrug -56,1 (i. V. 4,3) %.

Absatzwachstum in der Region EU30 und in Lateinamerika

In der Region EU30 verzeichneten wir einen neuen Bestwert im zweiten Quartal. Mit 78.600 (i. V. 71.300) Einheiten lag der Absatz deutlich über dem Vorjahr. Deutliche Zuwächse gab es insbesondere in Großbritannien (+41 %) und Norwegen (+80 %). Im wichtigen deutschen Markt verzeichnete die Transportersparte mit 32.700 (i. V. 28.100) Einheiten ebenfalls den bisher höchsten Absatz in einem zweiten Quartal.

In der NAFTA-Region lag der Absatz mit 12.300 (i. V. 13.200) Einheiten leicht unter dem Vorjahr. In den USA gingen die Verkäufe um 12 % auf 8.700 Einheiten zurück. Positiv war die Entwicklung in Lateinamerika. Hier stieg der Absatz im zweiten Quartal 2019 deutlich auf 4.900 (i. V. 4.000) Einheiten. In China war unser Absatz im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig (-5 %). In Russland und in einem schwierigen Marktumfeld in der Türkei lagen die Absätze deutlich unter dem Vorjahr.

Erfreuliche Absatzzuwächse erzielte Mercedes-Benz Vans mit dem Sprinter. Der weltweite Absatz erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 14 % auf 59.100 Einheiten. Im Midsize-Segment war hingegen ein Absatzrückgang von 8 % auf 42.400 Einheiten zu verzeichnen. Dabei wurden vom Vito 27.000 (i. V. 27.500) und von

der Großraumlimousine V-Klasse 15.400 (i. V. 18.700) Einheiten abgesetzt. Auf den Mercedes-Benz Citan entfielen 6.400 (i. V. 7.700) Einheiten. Von der X-Klasse setzten wir im zweiten Quartal 3.100 (i. V. 5.200) Einheiten ab.

Serienstart der neuen Mercedes-Benz V-Klasse

Im Mai startete im spanischen Werk in Vitoria die Serienproduktion der modellgepflegten V-Klasse. Der Produktionsstart ist ein weiterer Meilenstein in der Erfolgsgeschichte der Mercedes-Benz Vans Großraumlimousine.

Sechs Jahre Mercedes-Benz Vans ProCenter in Europa

Das Retail-Excellence-Programm »Van ProCenter« des Mercedes-Benz Vans-Vertriebs zeigt seit seiner Einführung im Jahr 2013, wie sich die Kompetenz im Kundengeschäft für den Transporterbereich weiter steigern lässt. Es bietet den Kunden bei den einzelnen Mercedes-Benz Niederlassungen und Vertragspartnern ein breites Angebot an Beratungs-, Verkaufs- und Serviceleistungen. Mittlerweile bilden mehr als 200 Händler in insgesamt zwölf europäischen Ländern ein dichtes Van ProCenter-Netz mit dem Ziel, den hohen Anforderungen der Kunden noch besser gerecht zu werden.

Auszeichnungen für V-Klasse und Sprinter

Deutschlands Nutzfahrzeug-Profis haben im Rahmen der Leserwahl des ETM-Verlags den Sprinter als »Best Van« ausgezeichnet. In den beiden Kategorien Transporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis und ab 3,5 t konnte unser Large Van die Leser überzeugen und jeweils den ersten Platz belegen. Die Mercedes-Benz V-Klasse überzeugte die Experten-Jury »Firmenauto des Jahres 2019« und gewann in der Kategorie Maxivan.

D.11	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Veränd. in %
Umsatz	7.023	6.609	+6
EBIT	-2.148	324	.
Umsatzrendite (in %)	-30,6	4,9	.
Absatz	208.156	203.899	+2
Produktion	227.387	237.440	-4
Beschäftigte	26.019	26.210 ¹	-1
1 Stand 31.12.2018			

D.12	Q1-2		
Absatz	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Veränd. in %
Gesamt	208.156	203.899	+2
EU30	145.179	131.736	+10
davon Deutschland	55.054	50.426	+9
NAFTA	24.009	24.452	-2
davon USA	17.514	18.622	-6
Lateinamerika (ohne Mexiko)	9.076	7.811	+16
Asien	18.043	20.069	-10
davon China	13.265	14.011	-5
Übrige Märkte	11.849	19.831	-40

Daimler Buses

Absatz mit 8.400 Bussen und Fahrgestellen deutlich über Vorjahr

Weitere Aufträge für elektrischen Stadtbus Mercedes-Benz eCitaro

Mercedes-Benz Elektrobuss und Überlandbus mit wichtigem Award ausgezeichnet

EBIT mit 106 (i. V. 66) Mio. € deutlich über Vorjahr

D.13	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2019	Q2 2018	Veränd. in %
Umsatz	1.268	1.075	+18
EBIT	106	66	+61
Umsatzrendite (in %)	8,4	6,1	.
Absatz	8.435	7.522	+12
Produktion	8.670	8.620	+1
Beschäftigte	18.218	18.770 ¹	-3
1 Stand 31.12.2018			

D.14	Q2		
Absatz	Q2 2019	Q2 2018	Veränd. in %
Gesamt	8.435	7.522	+12
EU30	2.837	2.183	+30
davon Deutschland	924	693	+33
Lateinamerika (ohne Mexiko)	3.712	3.377	+10
davon Brasilien	2.673	2.484	+8
Mexiko	655	839	-22
Asien	716	758	-6
Übrige Märkte	515	365	+41

Absatz, Umsatz und EBIT deutlich über Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Buses lag im zweiten Quartal 2019 mit 8.400 (i. V. 7.500) Einheiten deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Vor allem aufgrund des Absatzwachstums lag auch der Umsatz mit 1,3 (i. V. 1,1) Mrd. € deutlich über dem Vorjahr. Das EBIT betrug 106 (i. V. 66) Mio. €; die Umsatzrendite stieg auf 8,4 (i. V. 6,1) %.

Insgesamt deutliche Absatzsteigerung

In der Region EU30 hat Daimler Buses im zweiten Quartal 2.800 Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt; das entspricht einer deutlichen Absatzsteigerung (+30 %) gegenüber Vorjahr. In Deutschland stiegen die Verkäufe um 33 % auf 900 Einheiten.

Trotz der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Lage in Argentinien stieg der Absatz von Daimler Buses in Lateinamerika (ohne Mexiko) insgesamt um 10 % auf 3.700 Fahrgestelle. In Brasilien setzten wir 2.700 Einheiten ab, 8 % mehr als im Vorjahreszeitraum. In Mexiko verzeichneten wir im zweiten Quartal 2019 mit 700 (i. V. 800) Einheiten einen spürbaren Rückgang, während der Absatz in Indien unverändert bei 500 Einheiten lag.

Großauftrag für den vollelektrischen Mercedes-Benz eCitaro und E-Mobilitäts-Beratung

Daimler Buses hat im zweiten Quartal einen Großauftrag über 56 vollelektrische Stadtbusse Mercedes-Benz eCitaro für die Stadt Wiesbaden erhalten. Dabei übernimmt Daimler Buses im Rahmen dieses Auftrags auch die Generalunternehmerschaft als Lieferant des Gesamtsystems Elektromobilität. Dies beinhaltet den Umbau des Betriebshofs, die Auslegung und Errichtung der Lade-Infrastruktur sowie das Lademanagement.

Daimler Buses erzielt zweimal Platz eins bei den ETM-Awards

Bei der Leserwahl 2019 des Nutzfahrzeug-Verlags EuroTransportMedia (ETM) wurden zwei Omnibusse von Daimler Buses mit dem ETM-Award ausgezeichnet. Den jeweils ersten Platz konnten in der Kategorie Elektrobusse der Mercedes-Benz eCitaro und in der Kategorie Überlandbusse der Mercedes-Benz Citaro LE/Ü/hybrid verzeichnen.

D.15	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Veränd. in %
Umsatz	2.053	1.925	+7
EBIT	85	103	-17
Umsatzrendite (in %)	4,1	5,4	.
Absatz	13.961	13.266	+5
Produktion	15.642	15.544	+1
Beschäftigte	18.218	18.770 ¹	-3
1 Stand 31.12.2018			

D.16	Q1-2		
Absatz	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Veränd. in %
Gesamt	13.961	13.266	+5
EU30	3.756	3.550	+6
davon Deutschland	1.266	1.115	+14
Lateinamerika (ohne Mexiko)	6.875	6.486	+6
davon Brasilien	4.901	4.340	+13
Mexiko	1.037	1.292	-20
Asien	1.562	1.338	+17
Übrige Märkte	731	600	+22

Daimler Financial Services

Neugeschäft auf Vorjahresniveau

Vertragsvolumen steigt auf 156 Mrd. €

Garantieprogramm für Mercedes-Benz Transporter gestartet

EBIT mit 431 (i. V. 66) Mio. € deutlich über Vorjahr

D.17	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2019	Q2 2018	Veränd. in %
Umsatz	7.145	6.570	+9
EBIT	431	66	+553
Eigenkapitalrendite (in %)	12,5	2,1	.
Neugeschäft	18.363	18.341	+0
Vertragsvolumen	156.458	154.072 ¹	+2
Beschäftigte	12.912	14.070 ¹	-8
¹ Stand 31.12.2018			

Neugeschäft weltweit in der Größenordnung des Vorjahres

Das Neugeschäft von Daimler Financial Services lag im zweiten Quartal 2019 auf dem Niveau des Vorjahres: Weltweit wurden 488.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 18,4 Mrd. € abgeschlossen. Das Vertragsvolumen erreichte Ende Juni einen Wert von 156,5 Mrd. € und lag damit um 2 % über dem Niveau vom Jahresende 2018. Wechselkursbereinigt wuchs das Vertragsvolumen um 1 %. Das EBIT betrug 431 (i. V. 66) Mio. €. Die Eigenkapitalrendite lag bei 12,5 (i. V. 2,1) %.

Region Europa: Neugeschäft auf Vorjahresniveau

Europaweit wurden im zweiten Quartal 247.000 Leasing- und Finanzierungsverträge abgeschlossen (-1 %). Das Neugeschäft lag mit 8,2 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Das Vertragsvolumen in Europa wuchs gegenüber dem Jahresende 2018 um 2 % auf 65,4 Mrd. €. In den Büchern von Athlon und Daimler Fleet Management standen zum Quartalsende 400.000 Verträge. Das Vertragsvolumen betrug 6,7 Mrd. €.

Leichtes Wachstum in Nord- und Südamerika

In Nord- und Südamerika wurden im zweiten Quartal 2019 Leasing- und Finanzierungsverträge mit einem Gesamtwert von 5,9 Mrd. € abgeschlossen (+6 %). Das Vertragsvolumen in Nord- und Südamerika betrug Ende Juni 57,1 Mrd. € und lag damit 2 % über dem Niveau vom Jahresende 2018.

Afrika & Asien-Pazifik und China: Neugeschäft gesunken

Das Neugeschäft in der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) betrug im zweiten Quartal 2019 2,1 Mrd. € (-1 %). Das Vertragsvolumen der Region belief sich Ende Juni auf 18,3 Mrd. €.

In China wurden im zweiten Quartal 74.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge (-6 %) im Wert von 2,2 Mrd. € abgeschlossen (-11 %). Das Vertragsvolumen betrug Ende Juni 15,6 Mrd. € – ein Plus von 1 % gegenüber dem Jahresende 2018.

Versicherungsgeschäft entwickelt sich weiter positiv

Im Versicherungsgeschäft vermittelte Daimler Financial Services im zweiten Quartal 602.000 Verträge (+4 %). Besonders gut war die Entwicklung in China (+8 %) und Deutschland (+4 %).

YOUR NOW Mobilitäts-Joint-Ventures erfolgreich gestartet

Seit dem Start der Mobilitäts-Joint-Ventures im Februar 2019 haben sich die Gemeinschaftsunternehmen der Daimler AG und der BMW Group sehr erfreulich entwickelt: Zum 30. Juni 2019 nutzten über 75 Millionen Menschen die Mobilitätsdienste der fünf Joint Ventures für Ride-Hailing (FREE NOW), Carsharing (SHARE NOW), Multimodalität und On-Demand Mobility (REACH NOW), Parken (PARK NOW) und Laden (CHARGE NOW). Im bisherigen Jahresverlauf wurden 269 Millionen Transaktionen über die Dienste des Joint-Venture-Verbunds YOUR NOW vorgenommen.

Mercedes-Benz Versicherung AG startet Garantieprogramm für Mercedes-Benz Transporter

Seit dem 1. April 2019 bietet die Mercedes-Benz Versicherung AG das Mercedes-Benz Garantieprogramm Transporter für Kunden in Deutschland an. Dadurch ergeben sich in Ergänzung zu den schon bestehenden Pkw-Produkten neue Wachstumsmöglichkeiten. In den ersten drei Monaten wurden bereits 6.000 Garantieverträge abgeschlossen.

D.18	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Veränd. in %
Umsatz	14.026	12.825	+9
EBIT	1.640	614	+167
Eigenkapitalrendite (in %)	24,0	9,9	.
Neugeschäft	35.687	36.202	-1
Vertragsvolumen	156.458	154.072 ¹	+2
Beschäftigte	12.912	14.070 ¹	-8
¹ Stand 31.12.2018			

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q2

E.01

	Q2 2019	Q2 2018
in Millionen €		
Umsatzerlöse	42.650	40.756
Umsatzkosten	-37.104	-32.506
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.546	8.250
Vertriebskosten	-3.072	-3.253
Allgemeine Verwaltungskosten	-975	-965
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.569	-1.620
Sonstige betriebliche Erträge	516	452
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.127	-188
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	210	-14
Übriges Finanzergebnis	-87	-26
Zinserträge	121	70
Zinsaufwendungen	-235	-176
Ergebnis vor Ertragsteuern¹	-1.672	2.530
Ertragsteuern	430	-705
Konzernergebnis	-1.242	1.825
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	86	99
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	-1.328	1.726
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	-1,24	1,61
Verwässert	-1,24	1,61

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

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q1-2

E.02

	Q1-2 2019	Q1-2 2018
in Millionen €		
Umsatzerlöse	82.348	80.541
Umsatzkosten	-69.231	-63.666
Bruttoergebnis vom Umsatz	13.117	16.875
Vertriebskosten	-6.223	-6.350
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.994	-1.936
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-3.273	-3.332
Sonstige betriebliche Erträge	1.733	783
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.352	-481
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	472	329
Übriges Finanzergebnis	-240	79
Zinserträge	200	125
Zinsaufwendungen	-489	-315
Ergebnis vor Ertragsteuern¹	951	5.777
Ertragsteuern	-44	-1.598
Konzernergebnis	907	4.179
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	140	180
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	767	3.999
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	0,72	3,74
Verwässert	0,72	3,74

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

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q2

E.03

Q2 2019 Q2 2018

in Millionen €

Konzernergebnis	-1.242	1.825
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-474	543
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	-	-3
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	398	-752
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	12	3
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-64	-209
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-1.171	-130
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	-4	20
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1.175	-110
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-1.239	-319
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-17	19
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-1.222	-338
Gesamtergebnis	-2.481	1.506
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	69	118
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	-2.550	1.388

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q1-2

E.04

	Q1-2 2019	Q1-2 2018
in Millionen €		
Konzernergebnis	907	4.179
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	289	210
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	7	-8
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-285	-843
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-5	5
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	6	-636
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-1.483	-294
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	24	13
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1.459	-281
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-1.453	-917
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	10	25
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-1.463	-942
Gesamtergebnis	-546	3.262
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	150	205
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	-696	3.057

Konzernbilanz

E.05

30. Juni 2019 31. Dez. 2018

in Millionen €

Aktiva

Immaterielle Vermögenswerte	15.383	14.801
Sachanlagen	35.794	30.948
Vermietete Gegenstände	50.368	49.476
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	6.020	4.860
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	52.642	51.300
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	679	722
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.330	2.763
Aktive latente Steuern	5.998	4.021
Übrige Vermögenswerte	1.328	1.115
Langfristige Vermögenswerte	171.542	160.006
Vorräte	33.459	29.489
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.743	12.586
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	46.027	45.440
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.519	15.853
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.266	8.855
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.942	2.970
Übrige Vermögenswerte	5.684	5.889
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	–	531
Kurzfristige Vermögenswerte	122.640	121.613
Summe Aktiva	294.182	281.619

Passiva

Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Kapitalrücklagen	11.662	11.710
Gewinnrücklagen	45.335	49.490
Übrige Rücklagen	417	397
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	60.484	64.667
Nicht beherrschende Anteile	1.296	1.386
Eigenkapital	61.780	66.053
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	9.979	7.393
Rückstellungen für Ertragsteuern	606	628
Rückstellungen für sonstige Risiken	9.988	7.734
Finanzierungsverbindlichkeiten	88.990	88.662
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.135	2.375
Passive latente Steuern	3.924	3.762
Rechnungsabgrenzungsposten	1.570	1.612
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	5.627	5.438
Übrige Verbindlichkeiten	12	10
Langfristige Schulden	122.831	117.614
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.194	14.185
Rückstellungen für Ertragsteuern	744	823
Rückstellungen für sonstige Risiken	9.252	7.828
Finanzierungsverbindlichkeiten	65.113	56.240
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.294	7.657
Rechnungsabgrenzungsposten	1.583	1.580
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	6.775	7.081
Übrige Verbindlichkeiten	2.616	2.346
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	–	212
Kurzfristige Schulden	109.571	97.952
Summe Passiva	294.182	281.619

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung

E.06

	Q1-2 2019	Q1-2 2018
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	951	5.777
Abschreibungen/Wertminderungen	3.644	2.973
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-446	-335
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-697	-29
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-3.849	-3.560
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-92	285
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	946	3.230
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.172	-4.514
Vermietete Fahrzeuge	-631	-1.293
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	4.561	-386
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	52	431
Gezahlte Ertragsteuern	-1.069	-1.619
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	2.198	960
Zugänge zu Sachanlagen	-3.419	-2.893
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-1.700	-1.543
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	186	169
Erwerb von Anteilsbesitz	-1.209	-373
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	199	297
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-3.047	-3.414
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	3.798	3.136
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-80	85
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-5.272	-4.536
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	3.455	9.905
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-3.477	-3.905
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-232	-265
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	63	84
Erwerb eigener Aktien	-42	-50
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-64	-78
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-297	5.691
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	37	147
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-3.334	2.262
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	15.853	12.072
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	12.519	14.334

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

E.07

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente/ Fremdkapital- instrumente
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2018	3.070	11.742	47.555	258	38
Konzernergebnis	-	-	3.999	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-377	186	2
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	83	-	3
Gesamtergebnis	-	-	3.705	186	5
Dividenden	-	-	-3.905	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-33	-	-	-
Stand zum 30. Juni 2018	3.070	11.709	47.355	444	43
Stand zum 1. Januar 2019	3.070	11.710	49.490	472	15
Konzernergebnis	-	-	767	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-2.231	279	35
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	748	-	-4
Gesamtergebnis	-	-	-716	279	31
Dividenden	-	-	-3.477	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-14	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-48	-	-	-
Sonstiges	-	-	52	-	-
Stand zum 30. Juni 2019	3.070	11.662	45.335	751	46

Übrige Rücklagen							
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlust- rechnung umgegliedert werden		Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital		Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital		
Derivative Finanz- instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanz- investitionen	Eigene Aktien					
						in Millionen €	
1.171	9	-	63.843	1.282	65.125	Stand zum 1. Januar 2018	
-	-	-	3.999	180	4.179	Konzernergebnis	
-1.204	5	-	-1.388	25	-1.363	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
360	-	-	446	-	446	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-844	5	-	3.057	205	3.262	Gesamtergebnis	
-	-	-	-3.905	-291	-4.196	Dividenden	
-	-	-	-	46	46	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-50	-50	-	-50	Erwerb eigener Aktien	
-	-	50	50	-	50	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-33	-8	-41	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
327	14	-	62.962	1.234	64.196	Stand zum 30. Juni 2018	
-95	5	-	64.667	1.386	66.053	Stand zum 1. Januar 2019	
-	-	-	767	140	907	Konzernergebnis	
-397	-5	-	-2.319	10	-2.309	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
112	-	-	856	-	856	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-285	-5	-	-696	150	-546	Gesamtergebnis	
-	-	-	-3.477	-232	-3.709	Dividenden	
-	-	-	-14	-28	-42	Änderungen des Konsolidierungskreises	
-	-	-	-	32	32	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-42	-42	-	-42	Erwerb eigener Aktien	
-	-	42	42	-	42	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-48	-16	-64	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
-	-	-	52	4	56	Sonstiges	
-380	-	-	60.484	1.296	61.780	Stand zum 30. Juni 2019	

Konzernanhang zum Zwischenabschluss

1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

Allgemeines

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

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

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

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

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

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

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

Im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E.08

Überleitung zu den Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16

in Millionen €

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

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

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

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

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

Die aus der Transaktion entstandenen Gemeinschaftsunternehmen werden unter YOUR NOW zusammengefasst und nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Weitere Informationen können Anmerkung 10 entnommen werden.

3. Umsatzerlöse

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

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

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

E.09

Umsatzerlöse zweites Quartal

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q2 2019								
Europa	9.112	2.546	2.432	882	1.041	16.013	-913	15.100
NAFTA	4.554	5.096	457	66	1.648	11.821	-294	11.527
Asien	7.327	1.642	191	45	46	9.251	-8	9.243
Übrige Märkte	835	1.020	325	199	30	2.409	-86	2.323
Umsatzerlöse IFRS 15	21.828	10.304	3.405	1.192	2.765	39.494	-1.301	38.193
Sonstige Umsatzerlöse	465	168	249	76	4.380	5.338	-881	4.457
Umsatzerlöse gesamt	22.293	10.472	3.654	1.268	7.145	44.832	-2.182	42.650

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services ¹	Summe Segmente	Überleitung ¹	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q2 2018								
Europa	9.349	2.814	2.240	677	1.022	16.102	-1.010	15.092
NAFTA	4.413	3.830	429	67	1.428	10.167	-293	9.874
Asien	7.082	1.549	261	39	56	8.987	-2	8.985
Übrige Märkte	945	796	308	183	51	2.283	2	2.285
Umsatzerlöse IFRS 15	21.789	8.989	3.238	966	2.557	37.539	-1.303	36.236
Sonstige Umsatzerlöse	786	196	273	109	4.013	5.377	-857	4.520
Umsatzerlöse gesamt	22.575	9.185	3.511	1.075	6.570	42.916	-2.160	40.756

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

E.10**Umsatzerlöse erstes Halbjahr**

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1-2 2019								
Europa	18.222	5.067	4.663	1.327	2.250	31.529	-1.838	29.691
NAFTA	8.512	9.523	887	105	2.947	21.974	-491	21.483
Asien	13.902	3.277	402	91	83	17.755	-18	17.737
Übrige Märkte	1.920	1.834	634	366	72	4.826	-182	4.644
Umsatzerlöse IFRS 15	42.556	19.701	6.586	1.889	5.352	76.084	-2.529	73.555
Sonstige Umsatzerlöse	937	317	437	164	8.674	10.529	-1.736	8.793
Umsatzerlöse gesamt	43.493	20.018	7.023	2.053	14.026	86.613	-4.265	82.348

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services ¹	Summe Segmente	Überleitung ¹	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1-2 2018								
Europa	18.511	5.249	4.279	1.193	2.066	31.298	-1.891	29.407
NAFTA	8.460	7.362	800	105	2.721	19.448	-543	18.905
Asien	15.066	3.100	478	68	102	18.814	-5	18.809
Übrige Märkte	1.893	1.721	553	354	90	4.611	-105	4.506
Umsatzerlöse IFRS 15	43.930	17.432	6.110	1.720	4.979	74.171	-2.544	71.627
Sonstige Umsatzerlöse	1.643	372	499	205	7.846	10.565	-1.651	8.914
Umsatzerlöse gesamt	45.573	17.804	6.609	1.925	12.825	84.736	-4.195	80.541

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

4. Funktionskosten**Umsatzkosten**

Die Umsatzkosten beliefen sich im zweiten Quartal 2019 auf 37.104 (Q2 2018: 32.506) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2019 auf 69.231 (Q1-2 2018: 63.666) Mio. €. Sie beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für abgesetzte Erzeugnisse. Insbesondere im zweiten Quartal 2019 belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit Rückrufaktionen, vor allem aus einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags, die Umsatzkosten. Ferner sind Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen sowie Aufwendungen im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans enthalten.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im zweiten Quartal 2019 auf 3.072 (Q2 2018: 3.253) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2019 auf 6.223 (Q1-2 2018: 6.350) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im zweiten Quartal 2019 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 975 (Q2 2018: 965) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2019 1.994 (Q1-2 2018: 1.936) 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 aktivierte Entwicklungskosten lagen im zweiten Quartal 2019 bei 1.569 (Q2 2018: 1.620) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2019 bei 3.273 (Q1-2 2018: 3.332) Mio. €. Sie enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

5. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die **Sonstigen betrieblichen Erträge** beliefen sich im zweiten Quartal 2019 auf 516 (Q2 2018: 452) Mio. € und im ersten Halbjahr 2019 auf 1.733 (Q1-2 2018: 783) Mio. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Ertrag von 718 Mio. €, der im Rahmen der Zusammenlegung der Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group im ersten Quartal 2019 entstand. Weitere Informationen können Anmerkung 2 entnommen werden.

Die **Sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen im zweiten Quartal 2019 bei 2.127 (Q2 2018: 188) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2019 bei 2.352 (Q1-2 2018: 481) Mio. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Diesel-fahrzeuge in verschiedenen Regionen.

6. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen weisen folgende Zusammensetzung auf:

E.11

Zinserträge und Zinsaufwendungen

	Q2 2019	Q2 2018	Q1-2 2019	Q1-2 2018
in Millionen €				
Zinserträge				
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	1	-	2	1
Zinsen und ähnliche Erträge	120	70	198	124
	121	70	200	125
Zinsaufwendungen				
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-46	-33	-91	-66
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-189	-143	-398	-249
	-235	-176	-489	-315

7. Immaterielle Vermögenswerte

Die Immateriellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

E.12

Immaterielle Vermögenswerte

	30. Juni 2019	31. Dez. 2018
in Millionen €		
Geschäftswerte	1.093	1.082
Entwicklungskosten	11.825	11.257
Übrige immaterielle Vermögenswerte	2.465	2.462
	15.383	14.801

8. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 35.794 Mio. € enthalten auch die Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Tabelle 7 E.13 zeigt die Zusammensetzung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte:

E.13

Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)

	30. Juni 2019	31. Dez. 2018
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	8.819	8.741
Technische Anlagen und Maschinen	9.744	9.501
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.083	7.039
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	6.084	5.667
	31.730	30.948

Tabelle 7 E.14 zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte, die ab dem 1. Januar 2019 zu bilanzieren sind. In den Nutzungsrechten sind Finance Leases von 335 Mio. € enthalten, die zum 31. Dezember 2018 in den Sachanlagen ausgewiesen waren.

E.14

Nutzungsrechte

	30. Juni 2019
in Millionen €	
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	3.842
Technische Anlagen und Maschinen	100
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	122
	4.064

9. Vermietete Gegenstände

Zum 30. Juni 2019 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 50.368 (31. Dezember 2018: 49.476) Mio. €. Im ersten Halbjahr 2019 ergaben sich Zugänge von 12.874 (Q1-2 2018: 12.379) Mio. € und Abgänge von 7.716 (Q1-2 2018: 6.937) Mio. €. Die Abschreibungen für das erste Halbjahr des Jahres 2019 betrugen 4.566 (Q1-2 2018: 4.143) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

10. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [7 E.15](#) zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle [7 E.16](#) zeigt Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Tabelle [7 E.17](#) zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

E.15

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
30. Juni 2019				
At-equity-Buchwert ¹	3.794	2.211	15	6.020
At-equity-Ergebnis (Q2 2019) ¹	323	-112	-1	210
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2019) ¹	587	-129	14	472
31. Dez. 2018				
At-equity-Buchwert ¹	4.230	604	26	4.860
At-equity-Ergebnis (Q2 2018) ¹	379	-394	1	-14
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2018) ¹	698	-373	4	329

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

E.16

Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor ²	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
30. Juni 2019					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert ¹	1.895	650	518	731	3.794
At-equity-Ergebnis (Q2 2019) ¹	353	16	-31	-15	323
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2019) ¹	669	21	-71	-32	587
31. Dez. 2018					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,6		
At-equity-Buchwert ¹	2.353	650	522	705	4.230
At-equity-Ergebnis (Q2 2018) ¹	371	14	-20	14	379
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2018) ¹	703	17	-36	14	698

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

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

E.17**Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen**

	YOUR NOW ²	Übrige	Gesamt
in Millionen €			
30. Juni 2019			
Höhe des Anteils (in %)	50		
At-equity-Buchwert ¹	1.552	659	2.211
At-equity-Ergebnis (Q2 2019) ¹	-108	-4	-112
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2019) ¹	-129	-	-129
31. Dez. 2018			
Höhe des Anteils (in %)	-		
At-equity-Buchwert ¹	-	604	604
At-equity-Ergebnis (Q2 2018) ¹	-	-394	-394
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2018) ¹	-	-373	-373

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

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

BBAC

Im zweiten Quartal 2019 beschlossen die Anteilseigner von BBAC die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2018. Der auf Daimler entfallende Betrag von 1.137 Mio. € reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Die Auszahlung wird im zweiten Halbjahr 2019 erwartet. Daimler plant in den Jahren 2019 bis 2021 zusätzliches Eigenkapital von insgesamt 0,45 Mrd. € entsprechend seiner Beteiligungsquote bereitzustellen.

THBV (HERE)

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

YOUR NOW

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

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

Toll Collect

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

11. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

E.18

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	30. Juni 2019			31. Dez. 2018		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	18.823	30.404	49.227	18.452	30.029	48.481
Absatzfinanzierung mit Händlern	18.097	3.629	21.726	18.549	3.782	22.331
Finanzierungsleasing-Verträge	9.732	19.226	28.958	8.976	18.038	27.014
Buchwert (brutto)	46.652	53.259	99.911	45.977	51.849	97.826
Wertberichtigungen	-625	-617	-1.242	-537	-549	-1.086
Buchwert (netto)	46.027	52.642	98.669	45.440	51.300	96.740

12. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

E.19

Vorräte

	30. Juni 2019	31. Dez. 2018
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.499	3.130
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	5.878	4.674
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	23.857	21.351
Geleistete Anzahlungen	225	334
	33.459	29.489

13. Eigenkapital

Genehmigtes Kapital

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

Bedingtes Kapital

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

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

Eigene Aktien

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

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

Belegschaftsaktienprogramme

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

Dividende

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

14. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionsaufwendungen

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in der Tabelle [7 E.20](#) und [7 E.21](#) dargestellt.

Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen

Im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr des Jahres 2019 betrugen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 47 und 89 (2018: 102 und 132) Mio. €.

E.20

Pensionsaufwendungen zweites Quartal

	Q2 2019			Q2 2018		
	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-174	-149	-25	-170	-147	-23
Nettozinsaufwand	-33	-24	-9	-22	-13	-9
Nettozinsertrag	1	-	1	-	-	-
	-206	-173	-33	-192	-160	-32

E.21

Pensionsaufwendungen erstes Halbjahr

	Q1-2 2019			Q1-2 2018		
	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-348	-299	-49	-341	-294	-47
Nettozinsaufwand	-65	-47	-18	-44	-27	-17
Nettozinsertrag	2	-	2	1	-	1
	-411	-346	-65	-384	-321	-63

15. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle 7 E.22 entnommen werden.

E.22

Rückstellungen für sonstige Risiken

	30. Juni 2019			31. Dez. 2018		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	2.960	5.532	8.492	3.080	3.963	7.043
Personal- und Sozialbereich	1.318	2.520	3.838	1.971	2.290	4.261
Übrige	4.974	1.936	6.910	2.777	1.481	4.258
	9.252	9.988	19.240	7.828	7.734	15.562

16. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

E.23

Finanzierungsverbindlichkeiten

	30. Juni 2019			31. Dez. 2018		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	22.791	57.444	80.235	15.090	61.400	76.490
Geldmarktpapiere	3.745	–	3.745	2.835	–	2.835
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	20.123	19.145	39.268	21.068	18.332	39.400
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	9.315	2.921	12.236	9.677	2.097	11.774
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	7.655	5.072	12.727	6.782	5.670	12.452
Leasingverbindlichkeiten ¹	594	3.505	4.099	27	320	347
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	890	903	1.793	761	843	1.604
	65.113	88.990	154.103	56.240	88.662	144.902

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

17. Rechtliche Verfahren

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

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

Wie bereits berichtet, wurden Anfang 2016 mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei US-Bundesbezirksgerichten in den USA gegen die Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) eingereicht. Hauptvorwurf war die Verwendung von Vorrichtungen, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte in Dieselfahrzeugen verursachen sollen. Zudem behaupteten die Kläger, dass Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen bewusst irreführt worden seien. Diese Verbraucher-Sammelklagen wurden zu einer Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA zusammengefasst, die vor dem U.S. District Court for the District of New Jersey anhängig war und in der die Kläger im Namen einer landesweiten Gruppe, bestehend aus den natürlichen oder juristischen Personen, die zum 18. Februar 2016 Eigentümer oder Leasingnehmer bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge waren, verschiedene Ansprüche auf Schadenersatz in Geld erhoben. Daimler AG und MBUSA reichten einen Antrag auf vollumfängliche Klageabweisung ein. Mit Beschluss vom 6. Dezember 2016 hat das Gericht dem Antrag von Daimler AG und MBUSA auf Klageabweisung stattgegeben und hat die Klage ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen mangels hinreichender Bestimmtheit des Klägervortrags zur als irreführend behaupteten Werbung. Die Kläger haben daraufhin eine abgeänderte Sammelklage mit ähnlichen Behauptungen bei demselben Gericht eingereicht. Die abgeänderte Klage richtet sich auch gegen die Robert Bosch LLC und Robert Bosch GmbH (gemeinsam »Bosch«) als Beklagte und behauptet, dass Daimler AG und MBUSA mit Bosch konspiriert hätten, um die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden und Verbraucher zu täuschen. Am 1. Februar 2019 hat das Gericht einem weiteren Antrag der Daimler AG und der MBUSA auf Klageabweisung teilweise stattgegeben und diesen teilweise abgewiesen. Das Verfahren dauert fort; das Gericht hat lediglich über prozessuale Fragen im Zusammenhang mit der klägerischen Anspruchstellung entschieden, nicht jedoch über Fragen der Nachweisbarkeit und Richtigkeit der klägerischen Behauptungen oder über die Erfolgsaussichten der von der Klägerseite geltend gemachten Ansprüche. Daimler AG und MBUSA halten die Klage für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

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

Eine weitere Verbraucher-Sammelklage mit gleichartigem Vorwurf gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften wurde im April 2016 in Kanada eingereicht. Am 29. Juni 2017 gab das Gericht einem Prozessantrag statt, bestimmte strittige Punkte für die Sammelklage zuzulassen und am 12. März 2018 wurde den Parteien per Gerichtsbeschluss aufgegeben, die potenziellen Anspruchsinhaber der Sammelklage bis zum 18. Mai 2018 darüber schriftlich zu unterrichten, dass das Verfahren läuft und sie an den Ausgang des Verfahrens gebunden sind. Diese Unterrichtung wurde verschickt und die potenziellen Anspruchsinhaber der Sammelklage hatten bis zum 20. Juli 2018 die Möglichkeit aus der Sammelklage auszusteigen, um zu vermeiden, an nachfolgende Entscheidungen gebunden zu sein. Daimler hält auch diese Klage für unbegründet und wird sich dagegen verteidigen.

Am 14. Juli 2017 wurde eine weitere Sammelklage gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften am Superior Court of California, Los Angeles County, erhoben. In der Klage werden ähnliche Behauptungen wie in den bereits anhängigen US-Sammelklagen gemacht. Diese Klage wurde an die Bundesgerichte verwiesen und am 31. Oktober 2017 dem District of New Jersey zugeteilt. Am 21. Dezember 2017 haben sich die Parteien ohne Entscheidung in der Sache auf die Abweisung der Klage verständigt. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen erneut erhoben werden, aber Daimler hält auch diese Klage für unbegründet.

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

Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren

Wie berichtet, haben weltweit einige Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch 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. 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, das Bundeskartellamt 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 Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bereits vor einiger Zeit bei der Europäischen Kommission einen Kronzeugenantrag gestellt. Die Staats-

anwaltschaft Stuttgart führt Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler im Mai 2017 an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Im Februar 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart diesbezüglich auch ein förmliches Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Daimler AG eingeleitet.

Das KBA hat im zweiten und dritten Quartal 2018 sowie im Juni 2019 Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich Erstzulassungsstopps und Rückrufen. Gegen diese Anordnungen hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Es ist nicht ausgeschlossen, dass das KBA im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen mit vergleichbaren Feststellungen erlassen wird. Daimler hat (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen werden derzeit bearbeitet und für einen Teil der Fahrzeuge ist die betreffende Software vom KBA bereits freigegeben worden; die entsprechenden Rückrufe sind insoweit eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens beschlossen 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 gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden.

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

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

Die Daimler AG kann offenlegen, dass sie in diesem Zusammenhang bereits vor einiger Zeit bei der Europäischen Kommission einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt hat. Die Europäische Kommission hat Ende Oktober 2017 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. Im Rahmen dieser Prüfung hat sie im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler geht derzeit nicht davon aus, dass sich hieraus wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben.

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

Sammelklagen Takata-Airbag-Gasgeneratoren

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

Toll Collect

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

Als Folge der Vergleichsvereinbarung war das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen im Segment Daimler Financial Services im zweiten Quartal 2018 mit Aufwendungen von 418 Mio. € belastet. Dabei wurde das EBIT des Segments Daimler Financial Services insbesondere aufgrund 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 Vorsorgen kompensiert wurden. Im dritten Quartal 2018 waren bei Daimler Financial Services AG Zahlungsmittelabflüsse von 200 Mio. € zu verzeichnen. Weitere Tranchen von 200 Mio. € bzw. 150 Mio. € sind im dritten Quartal 2019 bzw. 2020 zu begleichen.

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

18. Finanzinstrumente

Tabelle [7 E.24](#) stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns dar.

Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungstichtag 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.24

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	30. Juni 2019		31. Dez. 2018	
	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	98.669	99.431	96.740	97.144
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.743	12.743	12.586	12.586
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.519	12.519	15.853	15.853
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.945	8.945	9.577	9.577
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	6.478	6.478	5.855	5.855
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.962	1.962	3.059	3.059
Zu Anschaffungskosten bewertet	505	505	663	663
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	836	836	748	748
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	481	481	364	364
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	355	355	384	384
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	78	78	109	109
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.445	1.445	1.033	1.033
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	4.275	4.275	3.177	3.177
	139.510	140.272	139.823	140.227
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	150.004	150.548	144.902	144.933
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.194	15.194	14.185	14.185
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	40	40	56	56
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	969	969	1.094	1.094
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	9.382	9.382	8.844	8.844
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.459	4.459	4.931	4.931
	180.048	180.592	174.012	174.043

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

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

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

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

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

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

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

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

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

Tabelle [7 E.25](#) zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind. Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

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

E.25**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	30. Juni 2019				31. Dez. 2018			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Verzinsliche Wertpapiere	8.440	4.675	3.765	–	8.914	5.812	3.102	–
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	6.478	2.713	3.765	–	5.855	2.753	3.102	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.962	1.962	–	–	3.059	3.059	–	–
Eigen- und Fremdkapitalanteile	836	336	246	254	748	338	304	106
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	481	221	130	130	364	208	128	28
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	355	115	116	124	384	130	176	78
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	78	–	78	–	109	–	109	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.445	–	1.445	–	1.033	–	1.033	–
	10.799	5.011	5.534	254	10.804	6.150	4.548	106
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	40	–	40	–	56	–	56	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	969	–	969	–	1.094	–	1.094	–
	1.009	–	1.009	–	1.150	–	1.150	–

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

19. Segmentberichterstattung

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

E.26

Segmentberichterstattung zweites Quartal

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q2 2019								
Außenumsatzerlöse	21.437	9.998	3.435	1.237	6.543	42.650	-	42.650
Konzerninterne Umsatzerlöse	856	474	219	31	602	2.182	-2.182	-
Umsatzerlöse gesamt	22.293	10.472	3.654	1.268	7.145	44.832	-2.182	42.650
Segmentergebnis (EBIT)	-672	725	-2.050	106	431	-1.460	-95	-1.555
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	304	-6	12	-	-125	185	25	210
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-60	-22	-5	-2	-	-89	-	-89
in Millionen €								
Q2 2018								
Außenumsatzerlöse	21.659	8.734	3.302	1.046	6.015	40.756	-	40.756
Konzerninterne Umsatzerlöse	916	451	209	29	555	2.160	-2.160	-
Umsatzerlöse gesamt	22.575	9.185	3.511	1.075	6.570	42.916	-2.160	40.756
Segmentergebnis (EBIT)	1.901	546	152	66	66	2.731	-91	2.640
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	354	20	10	-	-424	-40	26	-14
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-3	-5	-6	-	-	-14	-	-14

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

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Halbjahr 2019 und 2018 wie folgt dar:

E.27**Segmentberichterstattung erstes Halbjahr**

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1-2 2019								
Außenumsatzerlöse	41.815	19.063	6.592	1.985	12.893	82.348	–	82.348
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.678	955	431	68	1.133	4.265	-4.265	–
Umsatzerlöse gesamt	43.493	20.018	7.023	2.053	14.026	86.613	-4.265	82.348
Segmentergebnis (EBIT)	626	1.307	-2.148	85	1.640	1.510	-263	1.247
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	581	-4	22	1	-152	448	24	472
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-131	-48	-13	-5	-1	-198	–	-198

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services ¹	Summe Segmente	Überleitung ¹	Daimler-Konzern
in Millionen €								
Q1-2 2018								
Außenumsatzerlöse	43.742	16.937	6.219	1.870	11.773	80.541	–	80.541
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.831	867	390	55	1.052	4.195	-4.195	–
Umsatzerlöse gesamt	45.573	17.804	6.609	1.925	12.825	84.736	-4.195	80.541
Segmentergebnis (EBIT)	3.961	1.193	324	103	614	6.195	-220	5.975
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	673	30	26	–	-429	300	29	329
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	7	–	-6	-1	-1	-1	–	-1

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

Überleitung

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ergibt sich aus Tabelle [7 E.28](#).

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

E.28

Überleitung auf Konzernwerte

	Q2 2019	Q2 2018	Q1-2 2019	Q1-2 2018
in Millionen €				
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	-1.460	2.731	1.510	6.195
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	25	26	24	29
Sonstige zentrale Posten	-139	-121	-353	-243
Eliminierungen	19	4	66	-6
Konzern-EBIT	-1.555	2.640	1.247	5.975
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten ¹	-3	-4	-7	-8
Zinserträge	121	70	200	125
Zinsaufwendungen	-235	-176	-489	-315
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.672	2.530	951	5.777

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

20. Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

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

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahestehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [7 E.29](#) dargestellt.

Assoziierte Unternehmen

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns sowie Forderungen des Konzerns auf die LSH Auto International Limited (LSHAI) und Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

Die in Tabelle [7 E.29](#) ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die LSHAI.

Gemeinschaftsunternehmen

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

Weitere Erläuterungen zu den wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind in Anmerkung 10 enthalten.

E.29

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			
	Q2 2019	Q2 2018	Q1-2 2019	Q1-2 2018	Q2 2019	Q2 2018	Q1-2 2019	Q1-2 2018
Assoziierte Unternehmen	3.591	3.359	6.671	6.783	256	242	471	485
davon LSHAI	2.037	1.997	3.619	4.248	233	136	416	293
davon BBAC	1.448	1.158	2.831	2.233	19	18	44	37
Gemeinschaftsunternehmen	232	221	429	507	29	22	50	38

in Millionen €	Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
	30. Juni 2019	31. Dez. 2018	30. Juni 2019	31. Dez. 2018
Assoziierte Unternehmen	4.076	2.679	152	131
davon LSHAI ¹	1.306	981	75	30
davon BBAC	2.659	1.571	65	85
Gemeinschaftsunternehmen	309	208	427	444

1 Nach Wertminderungen von insgesamt 41 Mio. € (53 Mio. € zum 31. Dezember 2018).

2 Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Personen.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Stuttgart, den 23. Juli 2019

Ola Källenius

Martin Daum

Renata Jungo Brüngger

Wilfried Porth

Markus Schäfer

Britta Seeger

Hubertus Troska

Harald Wilhelm

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Daimler Aktiengesellschaft, Stuttgart

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

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

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

Stuttgart, den 23. Juli 2019

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Sailer
Wirtschaftsprüfer

Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer

Adressen | Informationen

Investor Relations

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

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

Konzeption und Inhalt

Daimler AG
Investor Relations

Publikationen für unsere Aktionäre:

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

Finanzkalender

Zwischenbericht Q2 2019

24. Juli 2019

Zwischenbericht Q3 2019

24. Oktober 2019

Jahrespressekonferenz

11. Februar 2020

Analysten- und Investorenkonferenz

12. Februar 2020

Hauptversammlung 2020

1. April 2020

Zwischenbericht Q1 2020

29. April 2020

Zwischenbericht Q2 2020

23. Juli 2020

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

