

# DAIMLER

Zwischenbericht Q3 2014



# Inhaltsverzeichnis.

## A Wichtige Kennzahlen

## B Daimler am Kapitalmarkt

## C Konzernzwischenlagebericht (Seiten 7 – 20)

- 7 Geschäftsentwicklung
- 9 Ertragslage
- 11 Finanzlage
- 14 Vermögenslage
- 16 Investitions- und Forschungstätigkeit
- 16 Mitarbeiter
- 17 Wichtige Ereignisse
- 17 Nachtragsbericht
- 17 Risiko- und Chancenbericht
- 18 Prognosebericht

## D Geschäftsfelder (Seiten 21 – 25)

- 21 Mercedes-Benz Cars
- 22 Daimler Trucks
- 23 Mercedes-Benz Vans
- 24 Daimler Buses
- 25 Daimler Financial Services

## E Konzernzwischenabschluss (Seiten 26 – 51)

- 26 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 28 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 30 Konzernbilanz
- 31 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 32 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 34 Konzernanhang zum Zwischenabschluss

## F Adressen | Informationen | Finanzkalender

### **Titelbild:**

Der neue Schwerlastwagen Super Great V von FUSO setzt neue Maßstäbe bei der Wirtschaftlichkeit. Zum geringeren Kraftstoffverbrauch trägt der optimierte 6R10-Motor bei, eine bewährte und kontinuierlich weiterentwickelte Technologie auf Basis der »Heavy-Duty-Engine Plattform«, kombiniert mit einem neu entwickelten asymmetrischen Turbolader. Darüber hinaus ist der neue Super Great V der einzige Lkw, bei dem alle Modelle bereits jetzt den ab 2015 in Japan geltenden Kraftstoffeffizienzstandard (FES) 2015 um fünf Prozent übertreffen.

## Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

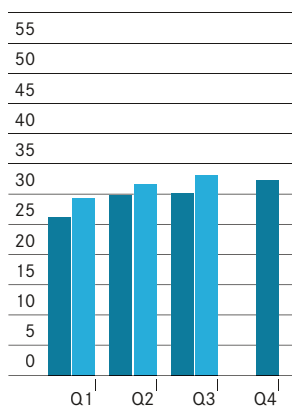
€-Werte in Millionen	Q3 2014	Q3 2013	Veränd. in %
Umsatz	<b>33.122</b>	30.099	+10 <sup>1</sup>
Westeuropa	<b>10.958</b>	10.315	+6
davon Deutschland	<b>5.059</b>	5.220	-3
NAFTA	<b>9.498</b>	8.282	+15
davon USA	<b>8.369</b>	7.201	+16
Asien	<b>7.883</b>	6.485	+22
davon China	<b>3.564</b>	2.858	+25
Übrige Märkte	<b>4.783</b>	5.017	-5
Sachinvestitionen	<b>1.169</b>	1.126	+4
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	<b>1.414</b>	1.317	+7
davon aktivierte Entwicklungskosten	<b>285</b>	295	-3
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	<b>5.375</b>	1.577	+241
EBIT	<b>3.732</b>	2.231	+67
Konzernergebnis	<b>2.821</b>	1.897	+49
Ergebnis je Aktie (in €)	<b>2,56</b>	1,72	+49
Beschäftigte	<b>282.302</b>	274.616 <sup>2</sup>	+3

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 11%.

2 Stand 31.12.2013.

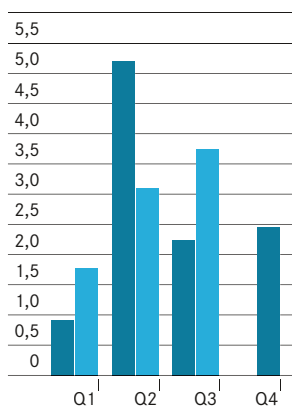
### Umsatz

in Milliarden €



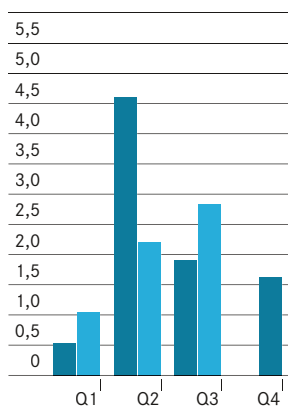
### EBIT

in Milliarden €



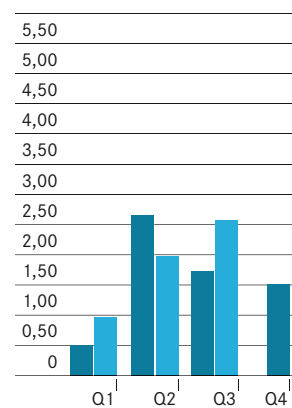
### Konzernergebnis

in Milliarden €



### Ergebnis je Aktie

in €



■ 2013  
■ 2014

## Q1-3

## Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-3 2014	Q1-3 2013	Veränd. in %
Umsatz	<b>94.123</b>	85.893	+10 <sup>1</sup>
Westeuropa	<b>31.866</b>	29.513	+8
davon Deutschland	<b>15.149</b>	14.512	+4
NAFTA	<b>27.011</b>	24.198	+12
davon USA	<b>23.651</b>	20.948	+13
Asien	<b>21.689</b>	17.677	+23
davon China	<b>10.068</b>	7.829	+29
Übrige Märkte	<b>13.557</b>	14.505	-7
Sachinvestitionen	<b>3.257</b>	3.221	+1
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	<b>4.081</b>	4.048	+1
davon aktivierte Entwicklungskosten	<b>803</b>	969	-17
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	<b>6.822</b>	3.879	+76
EBIT	<b>8.614</b>	8.390	+3
Konzernergebnis	<b>6.103</b>	7.044	-13
Ergebnis je Aktie (in €)	<b>5,48</b>	4,87	+13
Beschäftigte	<b>282.302</b>	274.616 <sup>2</sup>	+3

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 13%.

2 Stand 31.12.2013.

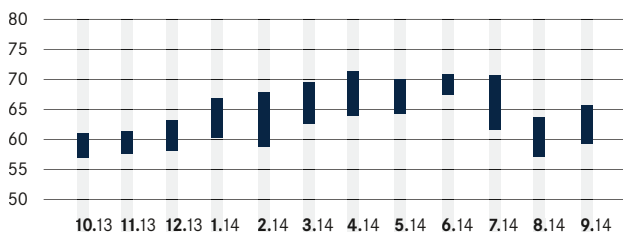
# Daimler am Kapitalmarkt.

## Kennzahlen

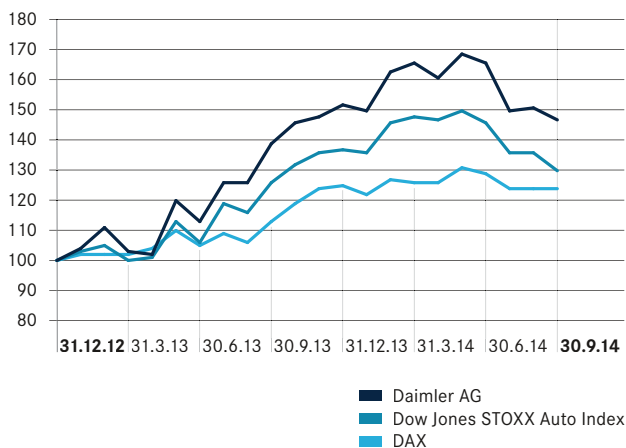
	30. Sept. 2014	30. Sept. 2013	Veränderung in %
Ergebnis je Aktie im Q3 (in €)	2,56	1,72	+49
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,6	+0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	64,97	61,63	+5
Xetra-Schlusskurs (in €)	60,73	57,62	+5

## Höchst- und Tiefsturse Daimler, 2013/2014

in €



## Börsenkursentwicklung (indiziert)



## Daimler-Aktie folgt dem allgemeinen Trend im Autosektor und gibt im dritten Quartal nach

Die Daimler-Aktie folgte im dritten Quartal 2014 dem allgemeinen Trend im Automobilssektor und wies eine volatile Kursentwicklung auf.

Auch im dritten Quartal bestimmten weiterhin geopolitische Spannungen die Unsicherheit an den globalen Aktienmärkten. Neben der volatilen Situation in der Ukraine und potenziell weitergehenden Sanktionen gegenüber Russland prägten dabei insbesondere auch Sorgen über eine Ausweitung der Konflikte im Nahen Osten das Marktumfeld. Darüber hinaus haben eingetrübte Aussichten für die konjunkurelle Entwicklung in Europa das Börsenklima belastet. Die europäischen Aktienmärkte gaben vor diesem Hintergrund seit Anfang Juli deutlich nach. Dieser Entwicklung konnte sich auch die Daimler-Aktie nicht entziehen. Die zweite Hälfte des dritten Quartals zeigte hingegen wieder leichte Erholungstendenzen auf den europäischen Aktienmärkten, so dass die Kursverluste in vielen Sektoren zu einem Teil kompensiert werden konnten. Im Wesentlichen dürfte dies auf die Ankündigung weiterer geldpolitischer Unterstützungsmaßnahmen durch die Europäische Zentralbank (EZB) zurückzuführen sein. Allerdings entwickelten sich insbesondere zyklische Werte in der zweiten Quartalshälfte schwächer als der Gesamtmarkt. Davon war der Automobilssektor und auch die Daimler-Aktie betroffen.

Die Daimler-Aktie beendete das dritte Quartal mit einem Kurs von 60,73 € und verlor damit wie der Dow Jones STOXX Auto Index 11% im Quartalsverlauf. Der DAX verlor im gleichen Zeitraum 4% an Wert. Die Marktkapitalisierung von Daimler lag zum Quartalsende bei 65,0 Mrd. €. Das waren 3,3 Mrd. € oder 5% mehr als ein Jahr zuvor.

## Günstiges Marktumfeld für Benchmark-Emissionen genutzt

Im dritten Quartal hat der Daimler-Konzern zwei sogenannte Benchmark-Emissionen durchgeführt. Anfang Juli wurde durch die Daimler AG im Euromarkt eine zehnjährige Anleihe in Höhe von 500 Mio. € begeben. Im August emittierte die Daimler Finance North America LLC im US-amerikanischen Kapitalmarkt in einer Transaktion Anleihen mit drei-, fünf- und zehnjähriger Laufzeit mit einem Gesamtvolumen von 2,5 Mrd. US-\$. Außerdem wurde zu Beginn des Quartals in den USA eine Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktion mit einem Volumen von rund 1,1 Mrd. US-\$ durchgeführt.

# Konzernzwischenlagebericht.

**Absatz mit 637.400 Einheiten um 7% über Vorjahr**

**Umsatzanstieg um 10% auf 33,1 Mrd. €**

**EBIT aus dem laufenden Geschäft mit 2.787 Mio. € deutlich über Vorjahresniveau (2.300 Mio. €)**

**Konzernergebnis von 2.821 (i. V. 1.897) Mio. €**

**Free Cash Flow im Industriegeschäft ohne Effekte aus Beteiligungs- und -abgängen bei 2,9 (i. V. 1,6 ) Mrd. €**

**Für Gesamtjahr 2014 deutlicher Anstieg bei Absatz und Umsatz erwartet**

**EBIT aus dem laufenden Geschäft deutlich über dem Niveau des Vorjahres erwartet**

**Free Cash Flow im Industriegeschäft ohne Effekte aus Beteiligungs- und -abgängen und Sonderzahlungen im Zusammenhang mit Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen deutlich über Vorjahr erwartet**

## Geschäftsentwicklung

### Weltwirtschaft mit moderatem Aufschwung

Die **Weltwirtschaft** hat im dritten Quartal ihren Aufwärtstrend fortgesetzt, jedoch dürfte das Wachstumstempo erneut eher gering ausgefallen sein. Dies liegt insbesondere an der schwachen Konjunkturentwicklung der Europäischen Währungsunion. Hier zeigen die von den Spannungen zwischen Russland und der Ukraine ausgehenden politischen Unsicherheiten bei Geschäftsklima, Investitionen und Exporten inzwischen eine nachhaltig dämpfende Wirkung. Vor allem die größeren europäischen Volkswirtschaften wie Deutschland, Frankreich oder Italien dürften sich daher im dritten Quartal nur sehr verhalten entwickelt haben. Aber auch in einigen größeren Schwellenländern wird die gesamtwirtschaftliche Leistung im vergangenen Quartal vermutlich weit unter den Erwartungen geblieben sein, so zum Beispiel in Brasilien, Südafrika und Russland. Das Wachstum der Weltwirtschaft ist vor diesem Hintergrund vor allem auf die angelsächsischen Ökonomien zurückzuführen, allen voran die USA und Großbritannien. Positiv entwickelte sich ferner der asiatische Wirtschaftsraum, der von der soliden Konjunktur in China sowie den sich verbessernden Perspektiven in Indien und Indonesien profitierte. Trotz der insgesamt eher gestiegenen geopolitischen Risiken gab der Rohölpreis gegenüber seinen Höchstständen vom Juli um rund 20 US-\$ pro Barrel nach, was wiederum die Inflationsraten weiter absenkte. Angesichts anhaltender deflationärer Gefahren sowie der schwachen Konjunktur beschloss die Europäische Zentralbank daher neben einer Zinssenkung weitere expansive Maßnahmen. In diesem Kontext kam der Euro gegenüber dem US-Dollar zunehmend unter Druck und schwächte sich im Verlauf der letzten drei Monate um 10 Cent oder 8% ab.

Die **weltweite Pkw-Nachfrage** lag im dritten Quartal weiterhin über dem Vorjahresniveau, die Wachstumsdynamik hat aber etwas nachgelassen. Der weltweite Zuwachs wurde erneut maßgeblich von den zwei größten Absatzmärkten China und USA bestimmt. In China setzte sich der stabile Aufwärtstrend mit einem Zuwachs von annähernd 10% fort. Der US-Markt entwickelte sich weiterhin dynamisch und übertraf das Vorjahresniveau um knapp 8%. Der westeuropäische Markt setzte seine moderate Erholung mit einem Anstieg von gut 4% fort. Das Bild der großen Einzelmärkte war dabei aber erneut gemischt. Der Boom des britischen Marktes hielt mit einem Anstieg von rund 6% unvermindert an. Der deutsche Markt legte immerhin moderat zu, während die Nachfrage in Frankreich auf dem schwachen Vorjahresniveau verharrte. Im japanischen Markt war der belastende Effekt der Mehrwertsteuererhöhung vom April dieses Jahres weiterhin zu spüren, so dass die Zahl der Pkw-Verkäufe etwa 5% geringer ausfiel als im Vorjahr.

Die Nachfrage in den großen Schwellenländern zeigte abgesehen von China ein gemischtes Bild. Der indische Markt stabilisierte sich weiter und konnte erstmals seit Ende 2012 wieder einen deutlichen Anstieg verzeichnen. Dagegen ist die Nachfrage in Russland infolge der Ukraine-Krise und der damit einhergehenden wirtschaftlichen Schwäche um rund ein Viertel eingebrochen.

Die Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** war in den Kernmärkten mit Ausnahme der NAFTA-Region und des japanischen Marktes weiter von schwierigen Marktbedingungen geprägt. Der europäische Markt ist noch immer von den negativen Markteffekten der Euro-VI-Einführung sowie der schleppenden Konjunkturentwicklung gekennzeichnet und verfehlte das Vorjahresniveau spürbar. Die Mehrwertsteuererhöhung in Japan machte sich dagegen bei der Nachfrage nach leichten, mittleren und schweren Lkw nur vorübergehend bemerkbar. Im dritten Quartal setzte der Markt seinen Wachstumstrend fort und übertraf das Vorjahresniveau deutlich. Ebenfalls günstig entwickelte sich die Nachfrage in Nordamerika. Dort lag der Lkw-Markt in den Gewichtsklassen 6-8 dank der guten Konjunkturentwicklung zweistellig über dem Volumen des Vorjahres. Weiterhin schwach fiel hingegen die Nachfrage nach mittleren und schweren Lkw in Brasilien aus. Ungünstige ökonomische Perspektiven und politische Unsicherheiten belasteten den Markt, so dass das Vorjahresniveau zweistellig unterschritten wurde. In Indien sind hingegen zunehmende Anzeichen einer Marktstabilisierung erkennbar. Erstmals seit fast drei Jahren übertraf der Markt im abgelaufenen Quartal wieder das Niveau des Vorjahres. Noch kein Ende der Nachfrageschwäche ist dagegen in Russland zu beobachten. Nach letzten Schätzungen dürfte der Markt deutlich zweistellig unter dem Vorjahresniveau geblieben sein. Wenig Dynamik war im weltweit größten Lkw-Markt China zu beobachten. Dort lag die Nachfrage erkennbar unter dem Vorjahresniveau.

Die Nachfrage nach mittelgroßen und großen **Transportern** ist in Europa im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen. Im Unterschied dazu ging der Markt für die kleinen Transporter leicht zurück. Der nordamerikanische Transportermarkt wuchs weiterhin sehr stark. In Lateinamerika war der Markt für Transporter aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Situation deutlich rückläufig.

Der **Busmarkt** in Westeuropa lag im dritten Quartal 2014 leicht über dem Vorjahresniveau. Dahingegen war der Markt in Osteuropa aufgrund eines deutlich reduzierten Volumens in der Türkei insgesamt rückläufig. Bedingt durch die schwierige wirtschaftliche Lage in Brasilien und Argentinien blieb auch der lateinamerikanische Markt unter dem Vorjahresniveau.



## Absatz im dritten Quartal deutlich über Vorjahr

Im dritten Quartal 2014 hat Daimler weltweit 637.400 Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 7% übertrafen.

Der Absatz von **Mercedes-Benz Cars** stieg im dritten Quartal 2014 um 9% auf 431.000 Einheiten. Damit war das zurückliegende Vierteljahr das bisher absatzstärkste Quartal der Unternehmensgeschichte. In Westeuropa (ohne Deutschland) setzte Mercedes-Benz Cars mit 94.100 Einheiten 15% mehr ab als im Vorjahreszeitraum. Wachstumstreiber war hier vor allem Großbritannien (+18%). In Deutschland verkaufte das Unternehmen in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld 66.200 Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und smart (i. V. 69.900). In den USA, dem größten Auslandsmarkt des Geschäftsfelds, erzielte Mercedes-Benz Cars im dritten Quartal mit 84.100 abgesetzten Einheiten einen neuen Bestwert (+5%). In China setzten wir unseren Erfolgskurs fort und steigerten den Absatz auf ein neues Hoch von 76.200 Fahrzeugen (+18%). In Japan konnten wir uns der allgemeinen Marktschwäche entziehen und unseren Absatz um 15% steigern. Auch in Südkorea (+40%) und der Region Naher und Mittlerer Osten (+28%) entwickelten sich die Verkäufe von Mercedes-Benz Cars im dritten Quartal besonders positiv.

**Daimler Trucks** erzielte im dritten Quartal einen Absatz von 125.600 Einheiten und lag damit leicht über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 124.500). Dabei verlief die Markt- und Absatzentwicklung der einzelnen Regionen in den vergangenen drei Monaten weiterhin sehr unterschiedlich. In Westeuropa lag unser Absatz mit 14.800 Fahrzeugen um 11% unter dem dritten Quartal des Vorjahres. Hier machten sich vor allem Vorzieheffekte aufgrund der neuen Abgasnorm bemerkbar, die zu Beginn des Jahres 2014 in Kraft getreten war. Lateinamerika verzeichnet bereits seit Jahresbeginn rückläufige Verkaufszahlen. Unser Absatz sank dort im dritten Quartal deutlich um 23% auf

12.500 Einheiten; in Brasilien lag der Rückgang bei 17%. Gleichzeitig gelang es uns, mit unseren Mercedes-Benz Fahrzeugen im mittleren und schweren Segment die Marktanteile in Westeuropa von 24,3% auf 24,7% und in Brasilien von 24,5% auf 27,1% auszubauen. Demgegenüber stand ein erneut signifikanter Absatzanstieg in der NAFTA-Region um 25% auf 43.900 Einheiten. Hier konnten wir unsere Marktführerschaft in den Gewichtsklassen 6-8 erneut klar behaupten. In Asien blieb die Zahl der verkauften Lkw mit 38.600 Einheiten um 6% unter Vorjahresniveau. Grund hierfür war hauptsächlich die stark rückläufige Nachfrage im indonesischen Markt. Positiv entwickelte sich hingegen unser Absatz in Japan und Indien.

**Mercedes-Benz Vans** hat seinen Absatz um 11% auf 72.200 Einheiten gesteigert. Die neue V-Klasse sorgt nach der sehr erfolgreichen Markteinführung im Segment der Großraumlimousine für steigende Absatzzahlen. Auch der Sprinter ist im Markt weiterhin sehr erfolgreich. In der Kernregion Westeuropa erzielte Mercedes-Benz Vans erneut ein deutlich zweistelliges Plus beim Absatz; dieser wuchs um 19% auf 47.100 Einheiten. In Osteuropa lag der Absatz mit 7.000 (i. V. 7.200) Einheiten leicht unter dem Vorjahresniveau. In den USA konnte der Erfolgskurs fortgesetzt werden: Der Absatz ist im dritten Quartal 2014 um 18% auf 6.500 Einheiten gestiegen. Das Marktumfeld in Lateinamerika blieb dagegen weiterhin schwierig; im Vergleich zum Vorjahresquartal setzten wir mit 3.600 Einheiten in dieser Region deutlich weniger Fahrzeuge ab (-31%). Auch in China ging der Absatz auf 3.200 Einheiten zurück (-7%).

Der weltweite Absatz von **Daimler Buses** lag im dritten Quartal 2014 mit 8.600 Bussen und Fahrgestellen deutlich unter dem Vorjahreswert von 9.600 Einheiten. Der Absatzrückgang ist im Wesentlichen auf das schwächere Fahrgestellgeschäft in Lateinamerika zurückzuführen. Das Komplettbusgeschäft in Westeuropa lag hingegen nochmals über dem hohen Niveau des Vorjahres; hier erreichte der Absatz 1.900 Einheiten (+9%). In Lateinamerika (ohne Mexiko) lag der Absatz in der Berichtsperiode mit 4.700 (i. V. 5.800) Fahrgestellen erwartungsgemäß deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Dabei wirkte sich die schwierige wirtschaftliche Lage in Argentinien, Brasilien und in weiteren lateinamerikanischen Märkten belastend auf unsere Absatzentwicklung aus.

Bei **Daimler Financial Services** bewegte sich das Neugeschäft mit 12,4 Mrd. € um 20% über dem Niveau des Vorjahres. Das Vertragsvolumen erreichte Ende September 93,7 Mrd. € und lag damit 12% über dem Jahresendwert 2013. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Anstieg 7%. Das Versicherungsgeschäft entwickelte sich weiterhin sehr positiv.

Der **Umsatz** von Daimler lag im dritten Quartal bei 33,1 Mrd. € und damit um 10% über dem Vorjahreswert. Bereinigt um Wechselkursveränderungen betrug der Umsatzanstieg 11%.

Die hohe Fahrzeugnachfrage hat in Verbindung mit einem günstigen Modell-Mix bei Mercedes-Benz Cars zu einem überproportionalen Umsatzanstieg um 13% auf 18,7 Mrd. € geführt. Getragen vom Absatzerfolg in der NAFTA-Region konnte Daimler Trucks den Umsatz um 6% auf 8,5 Mrd. € steigern. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans verzeichnete einen Umsatzanstieg von 12%, wohingegen die Umsatzerlöse bei Daimler Buses angesichts des schwächeren Geschäfts in Lateinamerika um 8% rückläufig waren. In regionaler Hinsicht hat der Konzernumsatz in der NAFTA-Region und in Asien deutlich zugenommen, während sich die schwierige wirtschaftliche Lage in Lateinamerika in einem rückläufigen Umsatzvolumen niedergeschlagen hat.

## C.01

### Absatz nach Geschäftsfeldern

	Q3 2014	Q3 2013	Veränd. in %
Daimler-Konzern	637.423	594.874	+7
Mercedes-Benz Cars	431.041	395.446	+9
Daimler Trucks	125.556	124.465	+1
Mercedes-Benz Vans	72.207	65.314	+11
Daimler Buses	8.619	9.649	-11

## C.02

### Umsatz nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q3 2014	Q3 2013	Veränd. in %
Daimler-Konzern	33.122	30.099	+10
Mercedes-Benz Cars	18.677	16.521	+13
Daimler Trucks	8.463	7.982	+6
Mercedes-Benz Vans	2.515	2.253	+12
Daimler Buses	1.034	1.127	-8
Daimler Financial Services	3.998	3.657	+9

## Ertragslage

Das EBIT des **Daimler-Konzerns** belief sich im dritten Quartal 2014 auf 3.732 (i. V. 2.231) Mio. € und lag damit deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Aufgrund der günstigen Geschäftsentwicklung in allen Geschäftsfeldern hat sich das EBIT aus dem laufenden Geschäft von 2.300 Mio. € auf 2.787 Mio. € erhöht.

Insbesondere der Produkt-Mix bei Mercedes-Benz-Cars und die zunehmende Wirkung der umgesetzten Effizienzmaßnahmen in allen Geschäftsfeldern haben sich im operativen Ergebnis positiv ausgewirkt. Wechselkurseffekte haben dagegen das Ergebnis leicht negativ beeinflusst. [↗ C.03](#)

Das dritte Quartal 2014 war insbesondere durch den Abgang der Anteile an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) beeinflusst. Hieraus ist ein Ertrag von 1.006 Mio. € entstanden, der in der Überleitung ausgewiesen ist.

Die in Tabelle [↗ C.04](#) dargestellten Sonderfaktoren haben das EBIT im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten 2014 und 2013 beeinflusst.

## C.03

### EBIT nach Segmenten

in Millionen €	Q3 2014	Q3 2013	Veränd. in %	Q1-3 2014	Q1-3 2013	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	1.584	1.200	+32	4.176	2.701	+55
Daimler Trucks	588	522	+13	1.384	1.072	+29
Mercedes-Benz Vans	176	152	+16	541	437	+24
Daimler Buses	64	59	+8	167	55	+204
Daimler Financial Services	355	322	+10	1.088	955	+14
Überleitung	965	-24	.	1.258	3.170	-60
Daimler-Konzern	3.732	2.231	+67	8.614	8.390	+3

## C.04

### Sonderfaktoren im EBIT

in Millionen €	Q3 2014	Q3 2013	Q1-3 2014	Q1-3 2013
<b>Mercedes-Benz Cars</b>				
Abwertung von Beteiligungen im Bereich alternativer Antriebe	-30	-51	-30	-94
<b>Daimler Trucks</b>				
Personalanpassungen	-30	-8	-106	-103
<b>Mercedes-Benz Vans</b>				
Wertaufholung des Beteiligungsbuchwerts an Fujian Benz Automotive Corp. Ltd.	-	-	61	-
<b>Daimler Buses</b>				
Neuausrichtung Geschäftssystem	-	-2	-9	-26
<b>Überleitung</b>				
Abgang der Beteiligung an RRPSH	1.006	-	1.006	-
Bewertung der Put-Option an RRPSH	-	-21	-118	-50
Neubewertung der Tesla-Anteile	-	-	718	-
Absicherung Aktienkurs Tesla	-1	-	-230	-
EADS - Neubewertung und Veräußerung des verbliebenen Anteils	-	13	-	3.222



Das EBIT des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** lag im dritten Quartal 2014 mit 1.584 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert von 1.200 Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 8,5 (i. V. 7,3)%. ↗ C.03

Die Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen auf das weitere Absatzwachstum vor allem in Asien, Europa und USA zurückzuführen. Dazu haben insbesondere die S-Klasse und die erweiterte Produktpalette bei den Kompaktfahrzeugen beigetragen. Ergebniszuwächse erzielte Mercedes-Benz Cars auch durch eine bessere Preisdurchsetzung. Zudem wirkten sich Effizienzmaßnahmen aus dem Programm »Fit for Leadership« positiv auf das Ergebnis aus. Ergebnisbelastungen entstanden durch Aufwendungen für Produktattraktivierungen, Kapazitätserweiterungen sowie Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge, die auch Abwertungen von Beteiligungen im Bereich der alternativen Antriebe in Höhe von 30 Mio. € enthalten. Darüber hinaus belasteten Wechselkurseffekte das Ergebnis leicht.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Trucks** lag im dritten Quartal 2014 mit 588 (i. V. 522) Mio. € über dem Vorjahresniveau. Die Umsatzrendite belief sich auf 6,9 (i. V. 6,5)%. ↗ C.03

Im Wesentlichen war der Ergebnisanstieg von einer weiterhin sehr positiven Absatzentwicklung in der NAFTA-Region geprägt. Zudem wirkte sich die erfolgreiche Umsetzung des Wachstums- und Effizienzprogramms »Daimler Trucks #1« positiv auf das Ergebnis aus. Gegenläufig belasteten der Absatzzrückgang in Lateinamerika und Europa sowie Wechselkurseffekte das Ergebnis. Für Personalmaßnahmen im Rahmen der fortgeführten Optimierungsprogramme in Deutschland und Brasilien entstanden Aufwendungen in Höhe von 30 Mio. €. Des Weiteren entfiel im Vergleich zum Vorjahr das anteilige Ergebnis der RRPSH aufgrund der Ausübung der Put-Option.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im dritten Quartal 2014 ein operatives Ergebnis von 176 Mio. € und lag damit deutlich über dem Vorjahresniveau von 152 Mio. €. Die Umsatzrendite stieg leicht auf 7,0% gegenüber 6,7% im Vorjahr. ↗ C.03

Das Ergebnis war im dritten Quartal von einer sehr positiven Absatzentwicklung, insbesondere in Europa und in der NAFTA-Region, geprägt. Gegenläufig sind Forschungs- und Entwicklungskosten für neue Produkte und Aufwendungen für die Markteinführung des neuen Vito entstanden.

**Daimler Buses** lag im dritten Quartal mit einem EBIT von 64 (i. V. 59) Mio. € über dem bereits guten Vorjahreswert und erreichte eine Umsatzrendite von 6,2% gegenüber 5,2% im Vorjahr. ↗ C.03

Eine günstige Geschäftsentwicklung, ein positiver Produktmix und weitere Effizienzfortschritte in Westeuropa konnten die rückläufige Ergebnisentwicklung in Lateinamerika mehr als ausgleichen. Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation in Argentinien und Brasilien und eines Marktrückgangs in der Türkei konnte die Ertragssituation gegenüber dem sehr starken Vorjahresquartal noch einmal verbessert werden. Darüber hinaus trugen deutlich positive Wechselkursentwicklungen zum Quartalsergebnis bei.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** übertraf im dritten Quartal 2014 mit 355 Mio. € das Ergebnis des Vorjahres (i. V. 322 Mio. €). ↗ C.03

Maßgeblich für diese Ergebnisentwicklung war vor allem das gestiegene Vertragsvolumen. Zusätzliche Aufwendungen entstanden im Zusammenhang mit der Ausweitung der Geschäftstätigkeit.

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 sind Erträge in Höhe von 947 (i. V. Aufwendungen von 30) Mio. € entstanden. Diese waren insbesondere auf den Ertrag aus dem Abgang der Beteiligung an der RRPSH in Höhe von 1.006 Mio. € zurückzuführen.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im dritten Quartal 2014 ein Ertrag von 18 (i. V. 6) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** verbesserte sich im dritten Quartal um 10 Mio. € auf -149 (i. V. -159) Mio. €. Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen lagen unter dem Vorjahr. Das sonstige Zinsergebnis verbesserte sich aufgrund der gesunkenen Kosten für die Liquiditätsvorhaltung infolge des sukzessiven Auslaufens höher verzinslicher Refinanzierungen. Dagegen wirkten niedrigere Erträge aus Geldanlagen und aus der Bewertung von Zinssicherungsinstrumenten.

Der im dritten Quartal 2014 unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand in Höhe von 760 Mio. € erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 585 Mio. €. In beiden Jahren wird ein im Vergleich zum Vorsteuerergebnis relativ geringer Steueraufwand ausgewiesen. Im dritten Quartal 2014 entstand aus dem Abgang der RRPSH-Anteile ein Ertrag, der im Wesentlichen steuerfrei war. Im Vorjahr führten hohe Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren zu dem relativ geringen Steueraufwand.

Das **Konzernergebnis** erreichte 2.821 (i. V. 1.897) Mio. €. Dabei entfiel auf **Minderheitsanteile** ein Gewinn von 86 (i. V. 61) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 2.735 (i. V. 1.836) Mio. €; dies führte zu einem **Ergebnis je Aktie** von 2,56 (i. V. 1,72) €.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 1.069,8 (i. V. 1.069,4) Mio. Stück zugrunde gelegt.

## Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** ↗ **C.05** lag in den ersten neun Monaten 2014 mit 3,3 Mrd. € leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Das Konzernergebnis vor Steuern enthielt in den ersten neun Monaten 2014 einen zahlungsunwirksamen Ertrag aus der Neubewertung bzw. Aufwand aus der Absicherung des Aktienkurses der Anteile an Tesla in Höhe von zusammen 0,5 Mrd. € sowie einen zahlungswirksamen Ertrag aus der Veräußerung der Anteile an RRPSH in Höhe von 1,0 Mrd. €. Im Vorjahreszeitraum war für die Neubewertung der EADS-Anteile ein zahlungsunwirksamer Ertrag in Höhe von 3,4 Mrd. € enthalten. Ohne diese Effekte ergab sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine deutliche Verbesserung des Konzernergebnisses vor Steuern. Das Working Capital ist dagegen stärker gestiegen als im Vorjahreszeitraum. Der vergleichsweise höhere Vorratsaufbau konnte über die Entwicklung der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nicht vollständig kompensiert werden. Das Wachstum im Neugeschäft aus der Leasing- und Absatzfinanzierung lag 1,5 Mrd. € über dem hohen Niveau des Vorjahreszeitraums. Zudem führte die positive Geschäftsentwicklung in den ersten neun Monaten 2014 zu höheren Ertragsteuerzahlungen.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ↗ **C.05** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 1,6 (i. V. 4,2) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren. In der Berichtsperiode ergaben sich insgesamt Mittelzuflüsse (netto), wohingegen im Vorjahreszeitraum die Käufe von Wertpapieren die Verkäufe deutlich überstiegen. Zudem wirkten sich die rückläufigen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte positiv aus. Die Investitionen in Sachanlagen für das Anlaufen von neuen Produkten und für Kapazitätserweiterungen lagen weiterhin auf dem hohen Niveau der Vorjahre. In beiden Jahren waren die ersten neun Monate geprägt durch die Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz. Im August 2014 wurde die Veräußerung der Anteile an der RRPSH abgeschlossen und ein Veräußerungserlös in Höhe von 2,4 Mrd. € vereinnahmt. In den ersten neun Monaten 2013 war der Cash Flow der Investitionstätigkeit stark beeinflusst durch den Verkauf der restlichen Anteile an der EADS (2,3 Mrd. €) sowie durch die Kapitalerhöhung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) in Höhe von 0,2 Mrd. €.

Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ↗ **C.05** resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 0,5 Mrd. € (i. V. Mittelzufluss von 0,8 Mrd. €). Die Veränderung beruhte nahezu ausschließlich auf der Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten (netto).

Seit dem 31. Dezember 2013 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 1,6 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, erhöhte sich um 1,3 Mrd. € auf 19,5 Mrd. €.

## C.05

### Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

in Millionen €	Q1-3 2014	Q1-3 2013	Veränderung
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenanfang</b>	<b>11.053</b>	10.996	57
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	<b>3.270</b>	3.160	110
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	<b>-1.557</b>	-4.159	2.602
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	<b>-457</b>	777	-1.234
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	<b>301</b>	-159	460
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende</b>	<b>12.610</b>	10.615	1.995

## C.06

### Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1-3 2014	Q1-3 2013	Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	7.603	6.430	1.173
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.737	-4.183	2.446
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	-1	1.736	-1.737
Übrige Anpassungen <sup>1</sup>	957	-104	1.061
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	6.822	3.879	2.943

1 Die Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler, die sich im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit niederschlagen, werden in den übrigen Anpassungen herausgerechnet

## C.07

### Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	30.09.2014	31.12.2013	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.659	9.845	1.814
Verzinsliche Wertpapiere	5.357	5.303	54
<b>Liquidität</b>	<b>17.016</b>	<b>15.148</b>	<b>1.868</b>
Finanzierungsverbindlichkeiten	626	-1.324	1.950
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	233	10	223
<b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>	<b>859</b>	<b>-1.314</b>	<b>2.173</b>
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>17.875</b>	<b>13.834</b>	<b>4.041</b>

## C.08

### Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	30.09.2014	31.12.2013	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.610	11.053	1.557
Verzinsliche Wertpapiere	6.840	7.066	-226
<b>Liquidität</b>	<b>19.450</b>	<b>18.119</b>	<b>1.331</b>
Finanzierungsverbindlichkeiten	-83.642	-77.738	-5.904
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	241	-3	244
<b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>	<b>-83.401</b>	<b>-77.741</b>	<b>-5.660</b>
<b>Netto-Verschuldung</b>	<b>-63.951</b>	<b>-59.622</b>	<b>-4.329</b>

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

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

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts belief sich in den ersten neun Monaten 2014 auf 6,8 Mrd. €. Die Veräußerung der Anteile an RRPSH hat sich darin mit 2,4 Mrd. € ausgewirkt. Den positiven Ergebnisbeiträgen der automobilen Geschäftsfelder stand ein Anstieg im Working Capital als Saldo aus der Veränderung der Vorräte, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 1,1 Mrd. € gegenüber. Die positive Entwicklung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva stand im Zusammenhang mit der Geschäftsausweitung. Weiterhin resultierten positive Effekte aus dem Verkauf von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von Gesellschaften des Industriegeschäfts an Daimler Financial Services. Hohe Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte, Ertragsteuer- und Zinszahlungen belasteten den Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Der Anstieg des Free Cash Flow um 2,9 Mrd. € auf 6,8 Mrd. € spiegelt die positive Geschäftsentwicklung wider und war im Wesentlichen auf die höheren Ergebnisbeiträge der automobilen Geschäftsfelder zurückzuführen. Höhere Mittelzuflüsse (netto) aus den Käufen und Verkäufen von Anteilsbesitz sowie rückläufige Investitionen in immaterielle Vermögenswerte haben sich zudem positiv ausgewirkt. Zahlungen für Ertragsteuern und Zinsen sind dagegen gestiegen.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [↗ C.07](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere abzüglich des währungs-gesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Verschuldung des Industriegeschäfts abgezogen. Zum 30. September 2014 hatte die konzerninterne Refinanzierung aufgrund der Verwendung von Eigenmitteln des Industriegeschäfts einen höheren Umfang als die originär im Industriegeschäft aufgenommenen Finanzierungsverbindlichkeiten. Hieraus ergab sich ein positiver, die Netto-Liquidität erhöhender Wert für die Finanzierungsverbindlichkeiten des Industriegeschäfts.

Seit dem 31. Dezember 2013 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts insgesamt um 4,0 Mrd. € auf 17,9 Mrd. €. Der Anstieg war im Wesentlichen auf den positiven Free Cash Flow zurückzuführen. Die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler AG hat die Netto-Liquidität um 2,4 Mrd. € reduziert. Die Übernahme der Refinanzierung konzerninterner Händler durch das Industriegeschäft sowie positive Währungseffekte führten insgesamt zu einer Verringerung der Nettoliquidität um 0,3 Mrd. €.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2013 um 4,3 Mrd. € erhöht. [↗ C.08](#)

Der Daimler-Konzern hat sich in den ersten drei Quartalen des Jahres 2014 erneut zu attraktiven Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **refinanziert**.

In den ersten drei Quartalen des Jahres 2014 sind Daimler aus der **Emission** von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 10,1 (i. V. 9,3) Mrd. € zugeflossen; Anleihen in Höhe von 8,9 (i. V. 5,2) Mrd. € wurden getilgt. [↗ C.09](#)

Im dritten Quartal hat der Daimler-Konzern zwei sogenannte **Benchmark-Emissionen** durchgeführt. Anfang Juli wurde durch die Daimler AG eine zehnjährige Anleihe in Höhe von 500 Mio. € im Euromarkt begeben. Im August emittierte die Daimler Finance North America LLC im US-amerikanischen Kapitalmarkt in einer Transaktion Anleihen mit drei-, fünf- und zehnjähriger Laufzeit mit einem Gesamtvolumen von 2,5 Mrd. US-\$.

Über die in der Tabelle [↗ C.09](#) dargestellten Emissionen hinaus wurden diverse weitere **kleinere Begebungen** in verschiedenen Ländern vorgenommen. So wurde unter anderem im September im Rahmen des Euro Medium Term Note (EMTN) Programms erstmals eine Anleihe des Emittenten Mercedes-Benz Finansman Türk A.S. begeben.

Des Weiteren wurde im Juli in den USA eine **Asset-Backed Securities (ABS)**-Transaktion mit einem Volumen von rund 1,1 Mrd. US-\$ durchgeführt.

## C.09

### Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler AG	750 Mio. €	01/2014	01/2022
Daimler Finance North America	1.500 Mio. US-\$	03/2014	03/2017
Daimler Finance North America	650 Mio. US-\$	03/2014	03/2021
Daimler AG	400 Mio. £	05/2014	12/2016
Daimler AG	500 Mio. €	07/2014	07/2024
Daimler Finance North America	1.500 Mio. US-\$	08/2014	08/2017
Daimler Finance North America	500 Mio. US-\$	08/2014	09/2019
Daimler Finance North America	500 Mio. US-\$	08/2014	08/2024

## Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2013 von 168,5 Mrd. € auf 187,2 Mrd. € an; währungsbereinigt ist ein Anstieg von 12,3 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 99,5 (i. V. 89,4) Mrd. € auf Daimler Financial Services; dies entspricht unverändert 53% aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf das gestiegene Finanzdienstleistungsgeschäft, die höheren Vorratsbestände und die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zurückzuführen. Auf der Passivseite sind insbesondere höhere Finanzierungsverbindlichkeiten, übrige finanzielle Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen zu verzeichnen. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 42% auf dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme beträgt wie im Vorjahr 35%.

## C.10

### Verkürzte Konzernbilanz

in Millionen €	30.09.2014	31.12.2013	Veränd. in %
<b>Aktiva</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	9.255	9.388	-1
Sachanlagen	22.684	21.779	+4
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	89.596	78.930	+14
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	2.235	3.432	-35
Vorräte	21.471	17.349	+24
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.238	7.803	+6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.610	11.053	+14
Verzinsliche Wertpapiere	6.840	7.066	-3
Übrige finanzielle Vermögenswerte	7.378	6.241	+18
Sonstige Vermögenswerte	6.892	5.477	+26
<b>Summe Aktiva</b>	<b>187.199</b>	<b>168.518</b>	<b>+11</b>
<b>Passiva</b>			
Eigenkapital	45.083	43.363	+4
Rückstellungen	27.116	23.098	+17
Finanzierungsverbindlichkeiten	83.642	77.738	+8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.929	9.086	+31
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10.960	8.276	+32
Sonstige Schulden	8.469	6.957	+22
<b>Summe Passiva</b>	<b>187.199</b>	<b>168.518</b>	<b>+11</b>

Die **Immateriellen Vermögenswerte** in Höhe von 9,3 Mrd. € beinhalten 7,2 (i. V. 7,3) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten und unverändert 0,7 Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfiel ein Anteil von 69% auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und ein Anteil von 23% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die Investitionen in **Sachanlagen** lagen über den Abschreibungen; damit stiegen die Sachanlagen auf 22,7 (i. V. 21,8) Mrd. €. In den ersten neun Monaten 2014 wurden insgesamt 3,3 Mrd. € schwerpunktmäßig an deutschen Standorten für den Anlauf neuer Produkte und die Erweiterung der Kapazitäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** stiegen auf insgesamt 89,6 (i. V. 78,9) Mrd. € an. Der Wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 6,4 Mrd. € war durch das gestiegene Neugeschäft bei Daimler Financial Services bedingt. Das Wachstum spiegelt den erfolgreichen Geschäftsverlauf insbesondere in den USA, Asien und Westeuropa wider. Der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 48% über dem Vorjahresniveau (47%).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** in Höhe von 2,2 (i. V. 3,4) Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. und BAIC Motor Corporation Ltd. im Pkw-Bereich sowie Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. und Kamaz OAO für das Lkw-Geschäft. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultiert aus dem Verkauf des 50%-Anteils an dem Gemeinschaftsunternehmen Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH an die Rolls-Royce Holdings plc im dritten Quartal 2014.

Die **Vorräte** stiegen von 17,3 Mrd. € auf 21,5 Mrd. € an; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 11% (i. V. 10%). Der Wechselkursbereinigte Anstieg von 3,5 Mrd. € war insbesondere auf den unterjährigen Produktionsverlauf sowie die Einführung neuer Modelle zurückzuführen. Dies führte im Wesentlichen in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks zu gestiegenen Fertigen und Unfertigen Erzeugnissen in Deutschland und den USA.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** stiegen um 0,4 Mrd. € auf 8,2 Mrd. € an. 47% der Forderungen entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 32% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** sind gegenüber dem Vorjahr um 1,6 Mrd. € auf 12,6 Mrd. € gestiegen. Der Wechselkursbereinigte Anstieg belief sich auf 1,3 Mrd. €.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2013 von 7,1 Mrd. € auf 6,8 Mrd. € reduziert. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen grundsätzlich ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** stiegen um 1,1 Mrd. € auf 7,4 Mrd. € an. Der Anstieg ist unter anderem durch die Beteiligung an Tesla begründet, die nach dem Verlust des maßgeblichen Einflusses mit dem beizulegenden Zeitwert auf Basis des Börsenwertes erfasst wird. Darüber hinaus bestehen die übrigen finanziellen Vermögenswerte vor allem aus den Beteiligungen an Renault und Nissan, aus derivativen Finanzinstrumenten sowie Krediten und sonstigen Forderungen an Dritte.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** in Höhe von 6,9 (i. V. 5,5) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Der Anstieg der latenten Steuern betrifft im Wesentlichen die ergebnisneutralen Effekte aus Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie aus derivativen Finanzinstrumenten.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2013 von 43,4 Mrd. € auf 45,1 Mrd. €. Das den Aktionären zustehende Eigenkapital stieg auf 44,3 (i. V. 42,7) Mrd. €. Das Konzernergebnis in Höhe von 6,1 Mrd. € und positive Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 1,6 Mrd. € haben zu einem Anstieg des Eigenkapitals geführt. Die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2013 an die Aktionäre der Daimler AG in Höhe von 2,4 Mrd. €, die in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen (2,1 Mrd. €) und die Bewertung der derivativen Finanzinstrumente (1,7 Mrd. €) haben dagegen das Eigenkapital gemindert.

Die **Eigenkapitalquote** des Konzerns lag mit 24,1% unter dem Niveau des Vorjahres (24,3%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 42,8% (i. V. 43,4%). Diese Entwicklung ist neben den Veränderungen im Eigenkapital durch den Anstieg der Bilanzsumme bedingt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Eigenkapitalquoten zum Jahresende 2013 um die Dividendenzahlung bereinigt sind.

Die **Rückstellungen** sind auf 27,1 (i. V. 23,1) Mrd. € gestiegen; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 14% auf dem Vorjahresniveau. Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 13,2 (i. V. 9,9) Mrd. €, die im Wesentlichen die Pensionsverpflichtungen als Differenz aus dem Barwert der Pensionsverpflichtungen in Höhe von 27,5 (i. V. 23,2) Mrd. € und dem Marktwert der Fondsvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 15,4 (i. V. 14,7) Mrd. € enthalten. Darüber hinaus beinhalten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Produktgarantien in Höhe von 4,9 (i. V. 4,7) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich in Höhe von 3,5 (i. V. 3,2) Mrd. € und für Ertragsteuern in Höhe von 1,3 (i. V. 1,3) Mrd. €.

Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die deutlich höheren Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen zurückzuführen. Dieser ist durch den Rückgang der Abzinsungsfaktoren vor allem für die inländischen Pläne von 3,4% zum 31. Dezember 2013 auf 2,3% zum 30. September 2014 bedingt.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 83,6 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (77,7 Mrd. €). Neben Effekten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 3,1 Mrd. € ist der Anstieg im Wesentlichen auf das wachsende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 50% auf Anleihen, 26% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 13% auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie 7% auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich aufgrund des unterjährigen Produktionsverlaufs auf 12,0 (i. V. 9,1) Mrd. € erhöht. 62% der Verbindlichkeiten entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 26% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** liegen bei 11,0 (i. V. 8,3) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten, erhaltene Kauttionen und Verbindlichkeiten aus der Personalabrechnung sowie die derivativen Finanzinstrumente. Der wechsellkursbereinigte Anstieg (2,0 Mrd. €) ist im Wesentlichen auf die derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

Die **Sonstigen Schulden** in Höhe von 8,5 (i. V. 7,0) Mrd. € beinhalten insbesondere Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverbindlichkeiten und latente Steuern. In der Veränderung sind insbesondere höhere Rechnungsabgrenzungsposten (0,8 Mrd. €) sowie Effekte aus der Währungsumrechnung (0,4 Mrd. €) enthalten.

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



## Investitions- und Forschungstätigkeit

Der Daimler-Konzern hat im dritten Quartal 1,2 (i. V. 1,1) Mrd. € in Sachanlagen investiert. Der größte Anteil entfiel mit 0,9 (i. V. 0,8) Mrd. € auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen lag bei der Produktionsvorbereitung für die neuen Modelle, insbesondere der neuen C-Klasse und deren Derivate, dem neuen SUV-Coupé sowie Investitionen für neue Getriebe und Motorvarianten. Außerdem haben sich darin die Ausgaben für den weiteren Ausbau unserer internationalen Produktions- und Komponentenwerke niedergeschlagen.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Daimler-Konzerns beliefen sich im dritten Quartal auf 1,4 (i. V. 1,3) Mrd. €; davon wurden 0,3 (i. V. 0,3) Mrd. € aktiviert. Rund zwei Drittel der Forschungs- und Entwicklungsleistungen wurden im Segment Mercedes-Benz Cars erbracht. Schwerpunkte waren neue Fahrzeugmodelle, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebe sowie neue Sicherheitstechnologien.

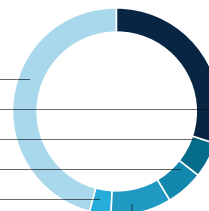
## Mitarbeiter

Zum Ende des dritten Quartals 2014 waren bei Daimler weltweit 282.302 (Jahresende 2013: 274.616) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 170.417 (Jahresende 2013: 167.447) in Deutschland tätig; 22.463 (Jahresende 2013: 20.993) waren es in den USA, 12.645 (Jahresende 2013: 14.091) in Brasilien und 11.468 (Jahresende 2013: 11.275) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren Ende September 2014 2.571 (Jahresende 2013: 1.966) Beschäftigte tätig. Aufgrund der Neuausrichtung im Rahmen der Customer Dedication Initiative sind die bisher unter »Vertrieb Fahrzeuge« berichteten Mitarbeiterzahlen ab 2014 in den jeweiligen Geschäftsfeldern enthalten. Davon ausgenommen sind die konzerneigenen inländischen Niederlassungen und das weltweite Logistikzentrum Germersheim, die ab 2014 unter »Konzernübergreifende Funktionen & Services« zusammengefasst werden.

### C.11

#### Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern per 30. September 2014

Daimler-Konzern	282.302
Mercedes-Benz Cars	130.022
Daimler Trucks	84.124
Mercedes-Benz Vans	16.281
Daimler Buses	16.214
Daimler Financial Services	8.690
Konzernübergreifende Funktionen & Services	26.971



## Wichtige Ereignisse

### **Weltpremiere: Daimler Trucks präsentiert mit autonom fahrendem »Mercedes-Benz Future Truck 2025« den Lkw der Zukunft**

Am 3. Juli 2014 präsentierte Daimler Trucks den »Mercedes-Benz Future Truck 2025«. Der Truck verfügt über das hochintelligente Assistenzsystem »Highway Pilot« und kann damit bei Autobahn-Geschwindigkeiten bis zu 85 km/h komplett selbstständig (»autonom«) fahren. Auf einem Teilabschnitt der Autobahn A14 in der Nähe von Magdeburg lieferte Daimler Trucks den entsprechenden Beweis und zeigte den Future Truck im Einsatz bei vollkommen realistischen Fahrsituationen. Die umfassenden Vorteile eines autonom fahrenden Lkw liegen auf der Hand: Der Future Truck steht für mehr Effizienz, Sicherheit und Vernetzung – und damit für nachhaltigeren Transport, von dem Wirtschaft, Gesellschaft und Verbraucher gleichermaßen profitieren.

### **40 Jahre Partnerschaft: Daimler und Kuwait Investment Authority feiern Jubiläum**

Die Daimler AG und der Staatsfonds von Kuwait, die Kuwait Investment Authority (KIA), haben am 18. September 2014 ihre 40-jährige Partnerschaft mit einem Festakt feierlich unterstrichen. Die Kuwait Investment Authority hatte sich im November 1974 an der damaligen Daimler-Benz AG beteiligt und von der Quandt-Gruppe ein Aktienpaket übernommen, das rund 14% des damaligen Kapitals entsprach. Mit einer Beteiligung von 6,8% ist die Kuwait Investment Authority der größte Einzelaktionär der Daimler AG.

## Nachtragsbericht

Mitte Oktober 2014 hat Daimler seine Beteiligung an Tesla veräußert und das zugehörige Kurssicherungsinstrument vorzeitig aufgelöst. Hieraus hat sich insgesamt ein Mittelzufluss in Höhe von rund 0,6 Mrd. € ergeben. Im Konzern-EBIT des vierten Quartals wird sich ein Ertrag in Höhe von rund 0,1 Mrd. € niederschlagen.

## 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 2013 auf den Seiten 129 bis 141 dargestellt. Im Übrigen verweisen wir auf die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Lageberichts.

Zu Beginn des vierten Quartals 2014 haben sich die konjunkturellen Risiken für die Weltwirtschaft tendenziell weiter erhöht, was insbesondere an den gestiegenen politischen Risiken liegt. Diese liegen einerseits in einer Eskalation zwischen Russland und den westlichen Nationen, wobei an erster Stelle eine sich beschleunigende Spirale von Sanktionen und Gegensanktionen stünde. Andererseits bergen die erheblichen Spannungen im Mittleren und Nahen Osten ein beträchtliches Bedrohungspotenzial für die Entwicklung der Rohölpreise. Weiterhin bleiben insbesondere jene Volkswirtschaften, die aufgrund außenwirtschaftlicher Ungleichgewichte auf den Zufluss von Kapital angewiesen sind, anfällig für Wachstumseintrübungen. In den USA könnte die absehbare geldpolitische Wende zu unvorhergesehenen Beeinträchtigungen insbesondere bei den Investitionen führen. In der Europäischen Währungsunion zeigten sich die Peripherieländer bislang zwar eher stabil, aber von einer vollkommenen Entwarnung bezüglich der Staatsschuldenkrise sind wir noch entfernt, und zudem bestehen gerade hier noch deflationäre Risiken. Zunehmend Sorgen macht auch die anhaltende konjunkturelle Schwäche in Frankreich und Italien, die aufgrund der Größe ihrer Volkswirtschaften die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Eurozone beeinträchtigen könnte. In China bestehen unvermindert Sorgen, ob es am Finanzmarkt möglicherweise zu unkontrollierten Entwicklungen kommt, sei es beispielsweise das Platzen der Kreditblase, die Insolvenz verschiedener Anlageprodukte oder ein Einbruch des Immobilienmarktes. Der Umbau der chinesischen Wirtschaft birgt zudem weiterhin die Gefahr einer »harten Landung«. Auf der Chancenseite steht neben einer raschen Beruhigung und konjunkturellen Erholung der Schwellenländer vor allem eine nachhaltigere Belebung der Konjunktur in der Eurozone. Sollten sich die politischen Spannungen im Mittleren und Nahen Osten rasch legen, so würde sich zudem ein weiter fallender Rohölpreis positiv auswirken. Die Verkürzung der gesetzlichen Zahlungsziele auf dreißig Kalendertage wird zu einer höheren Mittelbindung im Working Capital des Unternehmens führen.

Darüber hinaus hat sich unsere Einschätzung der Risiken und Chancen seit der Vorlage des Geschäftsberichts 2013 nicht wesentlich verändert.

## Prognosebericht

Zu Beginn des vierten Quartals entwickelt sich die **Weltwirtschaft** weiter merklich unter ihrem langfristigen Wachstumspotenzial. Die verfügbaren Frühindikatoren geben derzeit leider auch keinen Hinweis, dass sich das bis zum Jahresende nachhaltig bessern könnte. So deuten insbesondere die Konjunktur-signale in der Europäischen Währungsunion (EWU) auf ein eher schwieriges Jahresschlussquartal hin. Die von den Spannungen zwischen Russland und der Ukraine ausgehenden Unsicherheiten belasten die Stimmungslage der Unternehmen und beeinträchtigen somit die Investitionstätigkeit. Hinzu kommt, dass die Kreditvergabe in der EWU immer noch zurückhaltend ist und sich deflationäre Befürchtungen festgesetzt haben. Auch wenn die Europäische Zentralbank mit Zinssenkungen und weiteren expansiven geldpolitischen Maßnahmen bereits reagiert hat und noch weiter aktiv werden wird, so wird vermutlich der Einfluss auf die Realwirtschaft bis zum Jahresende begrenzt bleiben. Zudem dämpft die erhebliche Konjunkturschwäche in so wichtigen Ländern wie Italien, Frankreich und zuletzt auch Deutschland die wirtschaftlichen Perspektiven. Insgesamt wird die EWU in diesem Jahr voraussichtlich nur mit rund 0,7% wachsen, wobei die deutsche Wirtschaft immerhin noch über der 1%-Marke liegen sollte. Innerhalb Westeuropas nimmt die britische Konjunktur mit einem Expansionstempo von rund 3% derzeit eine Sonderstellung ein. Mit der wichtigste globale Wachstumstreiber ist die US-amerikanische Wirtschaft. Nach dem witterungsbedingt rückläufigen Jahresanfangsquartal hat die Konjunktur merklich an Dynamik gewonnen und entwickelte sich zuletzt sehr lebhaft. Da auch zum Jahresende mit soliden Wachstumsraten gerechnet werden kann, dürfte sich für das Gesamtjahr ein Zuwachs von etwas mehr als 2% ergeben. Für Japan haben sich die Wachstumserwartungen mittlerweile zwischen 1% und 1,5% eingependelt. Von entscheidender Bedeutung für die Weltwirtschaft ist die Stabilisierung des gesamtwirtschaftlichen Wachstums in China zwischen 7% und 7,5%. Auch wenn die Sorgen um die Stabilität des chinesischen Finanzsystems generell weiter bestehen, hat sich das Risiko einer »harten Landung« aber eher verringert. Während sich die Mehrzahl der asiatischen Volkswirtschaften nun auf einem soliden Expansionspfad befindet, haben sich die Aussichten für Südamerika, Osteuropa und Südafrika weiter eingetrübt. In Summe dürfte die Weltwirtschaft im Jahr 2014 mit 2,7% einen ähnlichen Zuwachs erzielen wie im letzten Jahr; im langfristigen Vergleich wäre dies das dritte Jahr in Folge mit unterdurchschnittlichem Wachstum. Gerade angesichts der erheblichen geopolitischen Risiken bleibt die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft sehr fragil und anfällig.

Die **weltweite Pkw-Nachfrage** dürfte in diesem Jahr mit einem erwarteten Zuwachs in der Größenordnung von 3% nur noch moderat zulegen. Die wichtigsten Wachstumstreiber sind dabei nach wie vor der chinesische und der US-amerikanische Markt. In China hat die Wachstumsdynamik zuletzt etwas nachgelassen, dennoch kann im Gesamtjahr noch mit einem zweistelligen Anstieg der Pkw-Verkäufe gerechnet werden. Der US-Markt profitiert von der boomenden Konjunktur und sollte im Vergleich zum Vorjahr um rund 5% zulegen. Mit einem Marktvolumen von voraussichtlich deutlich über 16 Millionen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen wird der Markt zudem auf ein Niveau zurückkehren, das zuletzt vor dem Ausbruch der Finanzkrise erreicht wurde. Erstmals nach mehreren Jahren rückläufiger Marktentwicklung wird auch Westeuropa wieder einen Zuwachs verzeichnen können. Wegen der geringen volkswirtschaftlichen Dynamik wird dieser aber trotz des sehr niedrigen Ausgangspunktes nur relativ moderat ausfallen. Die westeuropäischen Kernmärkte geben dabei ein gemischtes Bild ab. Die Nachfrage in Großbritannien dürfte nochmals deutlich zulegen. In Deutschland dagegen ist nur ein moderater Zuwachs zu erwarten, und der französische Markt dürfte sich lediglich knapp über dem schwachen Vorjahresniveau bewegen. In Japan war der negative Effekt der Mehrwertsteuererhöhung weniger stark ausgeprägt als angenommen. Entsprechend scheint aus heutiger Sicht für das aktuelle Jahr das Erreichen des Vorjahresniveaus weiterhin möglich. In den großen Schwellenländern (außer China) zeichnet sich inzwischen ein gemischtes Bild ab. In Indien ist eine Stabilisierung der Nachfrage zunehmend erkennbar, sodass wir an der Prognose einer moderaten Markterholung festhalten. Dagegen ist die Zahl der Pkw-Verkäufe in Russland aufgrund der ökonomischen Folgen der Ukraine-Krise zuletzt eingebrochen und lässt für das Gesamtjahr einen zweistelligen Marktrückgang erwarten.

Bei der **weltweiten Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw** ist für das Jahr 2014 nach derzeitigem Stand mit einem Marktniveau leicht unterhalb des Vorjahres zu rechnen. Mit Ausnahme des nordamerikanischen und des japanischen Marktes sind in den meisten Kernmärkten weiterhin vergleichsweise schwierige Marktbedingungen zu beobachten. In der NAFTA-Region erwarten wir dagegen für das restliche Jahr eine weiterhin positive Marktdynamik und für das Gesamtjahr einen Marktanstieg in der Größenordnung von 10%. Im europäischen Markt wirken neben dem negativen Effekt der Euro-VI-Einführung auch die geringe wirtschaftliche Dynamik weiterhin belastend. Aus heutiger Sicht rechnen wir mit einem Marktrückgang in der Größenordnung von 10%. Der japanische Markt für leichte, mittlere und schwere Lkw zeigte sich von der Mehrwertsteuererhöhung weitgehend unbeeindruckt und dürfte einen Zuwachs von rund 10% verzeichnen. Dagegen ist in Brasilien aufgrund der anhaltenden volkswirtschaftlichen Schwäche von einem Marktrückgang in der Größenordnung von 15% auszugehen. In Indien rechnen wir im restlichen Jahr mit einer weiteren Marktstabilisierung, gehen aber für das Gesamtjahr noch von einem Rückgang der Nachfrage aus. Der russische Markt ist durch die Ukraine-Krise stark beeinträchtigt und wird sich in diesem Jahr erneut deutlich rückläufig entwickeln. In China hat die mehrfache Verschiebung des Zeitpunkts zur Einführung neuer Emissionsvorschriften für Unsicherheit gesorgt und die Marktentwicklung belastet. Die Nachfrage dürfte sich in 2014 leicht unter dem Vorjahresniveau bewegen.

Für 2014 rechnen wir in Europa insgesamt mit einer leichten Nachfrageerholung bei mittelgroßen und großen **Transportern**. Dabei dürfte die Marktentwicklung der einzelnen Ländern aber sehr unterschiedlich ausfallen. Bei den kleinen Transportern rechnen wir in Europa nun mit einem Marktvolumen, das leicht über dem Vorjahresniveau liegen sollte. Für die USA erwarten wir im Jahr 2014 einen deutlichen Nachfrageanstieg im Markt für große Transporter, und für China rechnen wir mit einer moderaten Nachfragebelebung. Für Lateinamerika gehen wir nun von einem deutlichen Marktrückgang bei den großen Transportern aus.

Bei den **Bussen** erwarten wir in Westeuropa für das Jahr 2014 ein Marktvolumen, das leicht über dem Niveau des Vorjahres liegt. Bedingt durch die schwierige wirtschaftliche Lage in Brasilien und Argentinien gehen wir für Lateinamerika von einer deutlich rückläufigen Busnachfrage aus.

Auf Basis der Planungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2014 deutlich gesteigert werden kann.

Nach den absatzstärksten ersten neun Monaten der Unternehmensgeschichte geht **Mercedes-Benz Cars** davon aus, den Absatz auch im Gesamtjahr 2014 deutlich zu steigern und einen neuen Absatzrekord zu erzielen. Seit der Markteinführung der C-Klasse Limousine in den volumenstarken Märkten USA und China Ende August sorgen diese Modelle für zusätzliche Wachstumsimpulse. Dieses Momentum wird durch das T-Modell der C-Klasse seit der Markteinführung im September auf den wichtigen europäischen Märkten noch verstärkt. Bis Ende des Jahres folgen noch weitere Fahrzeuge, mit denen wir unsere Produkt-offensive fortführen. Im November startet die umfangreiche Modellpflege der B-Klasse, die mit jeweils vier sparsamen Diesel- und Benzinmotoren angeboten wird. Ebenfalls im November kommen die neuen smart fortwo und forfour zu den Händlern, die das bewährte smart Konzept übernehmen, aber noch mehr Vielfalt als ihre Vorgänger bieten.

**Daimler Trucks** geht für das Jahr 2014 insgesamt von einer leichten Absatzsteigerung aus. Hierbei rechnen wir in den einzelnen Regionen mit einer unterschiedlichen Entwicklung. In Westeuropa war das Vorjahr durch vorgezogene Käufe im Zusammenhang mit der Euro-VI-Einführung beeinflusst. Zudem belastet die geringe wirtschaftliche Dynamik die Nachfrage, so dass wir in dieser Region für das Gesamtjahr eine spürbar rückläufige Absatzentwicklung erwarten. In Osteuropa dürfte die Nachfrage infolge der anhaltend schwierigen politischen und wirtschaftlichen Situation ebenso rückläufig bleiben. Auch in Lateinamerika belastet die wirtschaftliche Lage die Absatzsituation. Vor diesem Hintergrund erwarten wir im brasilianischen Markt eine weiterhin deutlich rückläufige Nachfrage. Dagegen sollte der Absatz in der NAFTA-Region im Rahmen einer positiven Gesamtmarktentwicklung deutlich über dem Vorjahr liegen. Angesichts der hervorragenden Produktakzeptanz rechnen wir damit, dort unsere Marktführerschaft erfolgreich verteidigen zu können. In Asien gehen wir davon aus, dass sich das erwartete Wachstum in unserem Kernmarkt Japan positiv auf die Verkaufszahlen auswirken wird, während in Indonesien die rückläufige Marktnachfrage auch unseren Absatz negativ beeinflussen dürfte. Dagegen erwarten wir von unserer stetig wachsenden BharatBenz Modellpalette einen nicht unerheblichen Beitrag zum Absatzwachstum.

**Mercedes-Benz Vans** geht für das Jahr 2014 von einer deutlichen Steigerung des Absatzes aus. Bei den mittelgroßen und großen Transportern rechnen wir in Europa mit einem deutlichen Absatzzuwachs; dabei werden sowohl der neue Sprinter als auch der neue Vito und die V-Klasse für zusätzliche Nachfrageimpulse sorgen. Dagegen rechnen wir in Lateinamerika aufgrund des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds mit einem deutlichen Absatzrückgang. Beim Citan gehen wir von einer weiteren Absatzsteigerung aus.

**Daimler Buses** geht für das Jahr 2014 von einem Absatz leicht unter dem Niveau des Vorjahres aus, wobei sich der Anteil der Komplettbusse positiv entwickeln dürfte. In Westeuropa erwartet Daimler Buses in diesem Jahr eine deutliche Absatzsteigerung im Komplettbusgeschäft. Bedingt durch die kritische wirtschaftliche Lage in Brasilien und Argentinien wird in Lateinamerika auch im vierten Quartal 2014 mit einer schwächeren Nachfrage nach Fahrgestellen gerechnet. Dadurch erwarten wir nun in Lateinamerika einen Absatz, der deutlich unter dem Vorjahresniveau liegen wird.

**Daimler Financial Services** erwartet für das Jahr 2014 einen deutlichen Anstieg von Neugeschäft und Vertragsvolumen. Wichtige Wachstumstreiber sind die Produktoffensiven und Marktentwicklungen der automobilen Geschäftsfelder, die zielgruppengerechte Ansprache jüngerer Kunden, die Ausweitung des Geschäfts insbesondere in Asien, die Weiterentwicklung unserer Online-Vertriebskanäle sowie der Ausbau innovativer Mobilitätsangebote.

Wir gehen davon aus, dass der **Konzernumsatz** von Daimler im Jahr 2014 deutlich zunehmen wird. In regionaler Hinsicht rechnen wir für Nordamerika und China mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten.

Auf der Basis der von uns erwarteten Marktentwicklung, der oben genannten Faktoren sowie der Planungen unserer Geschäftsfelder gehen wir davon aus, das **EBIT aus dem laufenden Geschäft** im Jahr 2014 deutlich zu steigern.

Für die einzelnen Geschäftsfelder streben wir im Jahr 2014 die folgenden EBIT-Ziele aus dem laufenden Geschäft an:

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

Aus der Neubewertung unserer Anteile an Tesla Motors zum beizulegenden Zeitwert und der Absicherung des Aktienkurses entstand in den ersten neun Monaten ein EBIT-Beitrag in Höhe von 0,5 Mrd. €. Darüber hinaus resultierte im dritten Quartal aus der Veräußerung unserer Anteile an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH ein EBIT-Effekt von 1,0 Mrd. €. Diese Ergebnisbeiträge sind nicht dem laufenden Geschäft zuzurechnen.

Die erwartete Ertragsentwicklung in den Automobilgeschäftsfeldern wird sich im Jahr 2014 auch positiv im **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** niederschlagen.

Beim Vergleich mit dem Vorjahreswert ist zu berücksichtigen, dass der Free Cash Flow des Jahres 2013 in Höhe von 4,8 Mrd. € einen Mittelzufluss aus der erfolgreichen EADS-Transaktion von 2,2 Mrd. € und den Erwerb einer 12%-Beteiligung an BAIC Motor in Höhe von 0,6 Mrd. € enthielt. Der Free Cash Flow des Jahres 2014 enthält einen Mittelzufluss in Höhe von 2,43 Mrd. € aus dem Verkauf unserer Anteile an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH, den wir im dritten Quartal abgeschlossen haben. Darüber hinaus sind uns im vierten Quartal aus der Veräußerung der Anteile an Tesla und der Auflösung der zugehörigen Kurssicherung Mittel in Höhe von 0,6 Mrd. € zugeflossen. Nach unserer aktuellen Einschätzung wird der um die Effekte aus Beteiligungszu- und -abgängen und Sonderzahlungen im Zusammenhang mit Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts für das Jahr 2014 deutlich über dem Wert des Vorjahres liegen.

Um unsere anspruchsvollen Wachstumsziele zu erreichen, planen wir auch für das laufende Jahr **Investitionen in Sachanlagen** in der Größenordnung des Vorjahres (5,0 Mrd. €). Über die Sachinvestitionen hinausgehend bauen wir unsere Position in den Schwellenländern durch zielgerichtete Finanzinvestitionen in Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen aus.

Bei den **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** erwarten wir Umfänge leicht über dem Niveau des Vorjahres von 5,5 Mrd. €. Wesentliche Projekte sind die Nachfolgemodelle der E-Klasse und M-Klasse sowie unsere nächste Kompaktwagengeneration. Außerdem investieren wir in unserem Pkw-Geschäft in erheblichem Umfang in neue emissionsarme und sparsame Motoren, alternative Antriebssysteme sowie in innovative Sicherheitstechnologien. Die Steigerung der Kraftstoffeffizienz und die weitere Reduzierung von Emissionen steht auch bei den Forschungs- und Entwicklungsleistungen der anderen automobilen Geschäftsfelder im Vordergrund.

Aus heutiger Sicht gehen wir davon aus, dass die weltweite **Zahl der Beschäftigten** im Vergleich zum Jahresende 2013 leicht ansteigen wird.

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



# Mercedes-Benz Cars.

**Absatzstärkstes Quartal der Unternehmensgeschichte mit 431.000 (i. V. 395.400) Fahrzeugen**

**Erfolgreiche Markteinführung von C-Klasse Limousine und T-Modell**

**Weltpremiere des Mercedes-AMG GT**

**Anstieg des EBIT um 32% auf 1.584 Mio. €**

<b>D.01</b>	<b>Q3</b>		
€-Werte in Millionen	Q3 2014	Q3 2013	Veränd. in %
EBIT	1.584	1.200	+32
Umsatz	18.677	16.521	+13
Absatz	431.041	395.446	+9
Produktion	459.259	391.934	+17
Beschäftigte	130.022	96.895 <sup>1</sup>	+34

<sup>1</sup> Stand 31.12.2013

## Drittes Quartal bisher bestes Quartal beim Absatz

Der Absatz von Mercedes-Benz Cars stieg im dritten Quartal 2014 um 9% auf 431.000 Einheiten. Damit war das zurückliegende Vierteljahr das bisher absatzstärkste Quartal der Unternehmensgeschichte. Der Umsatz nahm um 13% auf 18,7 Mrd. € zu. Das EBIT belief sich auf 1.584 (i. V. 1.200) Mio. €.

In Westeuropa (ohne Deutschland) setzte Mercedes-Benz Cars mit 94.100 Einheiten 15% mehr ab als im Vorjahreszeitraum. Wachstumstreiber war hier vor allem Großbritannien (+18%). In Deutschland verkaufte das Geschäftsfeld in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld 66.200 Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und smart (i. V. 69.900). In den USA, dem größten Auslandsmarkt des Geschäftsfelds, erzielte Mercedes-Benz Cars im dritten Quartal mit 84.100 abgesetzten Einheiten einen neuen Bestwert (+5%). In China setzten wir unseren Erfolgskurs fort und steigerten den Absatz auf ein neues Hoch von 76.200 Fahrzeugen (+18%). Auch in Japan (+15%), Südkorea (+40%) und der Region Naher und Mittlerer Osten (+28%) entwickelten sich die Verkäufe von Mercedes-Benz Cars im dritten Quartal besonders stark.

## Kompakte und S-Klasse als Wachstumstreiber

Bei den Baureihen der Marke Mercedes-Benz zählten im dritten Quartal besonders die neuen Kompaktwagenmodelle zu den Wachstumstreibern. Weltweit entschieden sich 125.900 Kunden für ein Modell der A-, B-, CLA- oder GLA-Klasse (+30%). Der Absatz im C-Klasse Segment lag dank der erfolgreichen Markteinführung von Limousine und T-Modell mit 92.000 Einheiten um 6% über dem Niveau des Vorjahres. Von den Modellen des E-Klasse-Segments wurden 78.100 (i. V. 98.700) Einheiten abgesetzt. Im Luxussegment sind wir mit der S-Klasse weiterhin führend. Von Juli bis September wurden 28.200 Limousinen

<b>D.03</b>	<b>Q1-3</b>		
€-Werte in Millionen	Q1-3 2014	Q1-3 2013	Veränd. in %
EBIT	4.176	2.701	+55
Umsatz	53.452	46.955	+14
Absatz	1.239.202	1.141.668	+9
Produktion	1.273.356	1.177.984	+8
Beschäftigte	130.022	96.895 <sup>1</sup>	+34

<sup>1</sup> Stand 31.12.2013

<b>D.02</b>	<b>Q3</b>		
Absatz	Q3 2014	Q3 2013	Veränd. in %
Gesamt	431.041	395.446	+9
Westeuropa	160.264	151.438	+6
Deutschland	66.201	69.908	-5
USA	84.085	80.106	+5
China	76.233	64.808	+18
Übrige Märkte	110.459	99.094	+11

verkauft, rund dreimal so viele wie im Vorjahreszeitraum (i. V. 10.100). Der weltweite Absatz der SUVs stieg um 5% auf 85.800 Einheiten. Beim smart schlägt sich der Modellauslauf in einem auf 17.800 (i. V. 18.000) Einheiten leicht gesunkenen Absatzvolumen nieder.

## C-Klasse in allen Kernmärkten verfügbar

Mit Ablauf des dritten Quartals ist die C-Klasse nun in allen Kernmärkten verfügbar. Ende August feierte die Limousine in den volumenstarken Märkten USA und China ihre Markteinführung. In Europa ist nach dem im März dieses Jahres erfolgten Marktstart der Limousine seit Ende September nun auch das T-Modell verfügbar. Mit der Markteinführung des S-Klasse Coupés und des S 500 PLUG-IN HYBRID sind am 27. September in Europa zwei weitere Modelle der S-Klasse Familie auf den Markt gekommen. Im September feierte der neue Mercedes-AMG GT Weltpremiere.

## Positive Effekte aus dem Programm Fit for Leadership

Mit Abschluss des dritten Quartals 2014 haben wir bereits 70% des geplanten Effizienzvolumens erzielt. Damit sind wir auf einem sehr guten Weg, bis Ende 2014 80-90% des Gesamtvolumens von 2 Mrd. € zu realisieren.

## C-Klasse: Produktion auf vier Kontinenten

Unsere Produktionswerke blieben auch im dritten Quartal hoch ausgelastet. Die meisten Standorte arbeiteten in den Sommermonaten ohne Urlaubsunterbrechung. Das Quartal stand weiter im Zeichen der C-Klasse, die erstmals auf vier Kontinenten gefertigt wird: Im Juli erfolgte der Produktionsanlauf der C-Klasse in Peking, nachdem zuvor die Werke Bremen, East London und Tuscaloosa die Fertigung unserer volumenstärksten Baureihe aufgenommen hatten.

<b>D.04</b>	<b>Q1-3</b>		
Absatz	Q1-3 2014	Q1-3 2013	Veränd. in %
Gesamt	1.239.202	1.141.668	+9
Westeuropa	484.493	479.376	+1
Deutschland	198.528	210.812	-6
USA	242.850	224.580	+8
China	214.637	171.263	+25
Übrige Märkte	297.222	266.449	+12



# Daimler Trucks.

**Weiterhin hervorragende Absatzentwicklung in der NAFTA-Region**  
**Präsentation neuer FUSO Modelle in Indonesien**  
**»Future Truck 2025« als Höhepunkt auf der 65. IAA Nutzfahrzeuge**  
**Anstieg des EBIT um 13% auf 588 Mio. €**

<b>D.05</b>		<b>Q3</b>	
€-Werte in Millionen	<b>Q3 2014</b>	Q3 2013	Veränd. in %
EBIT	<b>588</b>	522	+13
Umsatz	<b>8.463</b>	7.982	+6
Absatz	<b>125.556</b>	124.465	+1
Produktion	<b>124.366</b>	128.289	-3
Beschäftigte	<b>84.124</b>	79.020 <sup>1</sup>	+6

<sup>1</sup> Stand 31.12.2013

<b>D.06</b>		<b>Q3</b>	
Absatz	<b>Q3 2014</b>	Q3 2013	Veränd. in %
Gesamt	<b>125.556</b>	124.465	+1
Westeuropa	<b>14.822</b>	16.662	-11
NAFTA	<b>43.868</b>	35.125	+25
Lateinamerika (ohne Mexiko)	<b>12.528</b>	16.204	-23
Asien	<b>38.582</b>	41.115	-6
Übrige Märkte	<b>15.756</b>	15.359	+3
BFDA (Auman Trucks)	<b>18.051</b>	24.129	-25
Gesamt (einschließlich BFDA)	<b>143.607</b>	148.594	-3

## Steigerung von Absatz, Umsatz und EBIT

Der Absatz von Daimler Trucks lag mit 125.600 Einheiten im dritten Quartal leicht über dem Vorjahr. Der Umsatz stieg um 6% auf 8,5 Mrd. €. Das EBIT übertraf den Vorjahreswert und erreichte 588 (i. V. 522) Mio. €; darin enthalten sind Aufwendungen in Höhe von 30 Mio. € für Personalmaßnahmen in Deutschland und Brasilien.

## Hervorragende Absatzentwicklung in der NAFTA-Region

Der Absatz im dritten Quartal war von der weiterhin heterogenen Marktentwicklung der einzelnen Regionen geprägt. In Westeuropa lag unser Absatz mit 14.800 Fahrzeugen um 11% unter dem Vorjahresniveau. Hier machten sich vor allem Vorzieheffekte aufgrund der neuen Abgasnorm bemerkbar, die zu Beginn des Jahres 2014 in Kraft getreten war. Auch in Lateinamerika sank der Absatz marktbedingt deutlich um 23% auf 12.500 Einheiten; im lateinamerikanischen Hauptmarkt Brasilien lag der Rückgang bei 17%. Gleichzeitig gelang es uns, in beiden Märkten mit unseren Mercedes-Benz Fahrzeugen im mittleren und schweren Segment die Marktanteile auszubauen: in Westeuropa von 24,3% auf 24,7% und in Brasilien von 24,5% auf 27,1%.

Die stetig wachsende Nachfrage nach unseren Produkten in der NAFTA-Region führte dort zu einem erneut signifikanten Absatzanstieg um 25% auf 43.900 Einheiten. Mit einem Marktanteil in den Gewichtsklassen 6-8 von 37,1% (i. V. 38,2%) konnten wir die deutliche Marktführerschaft erneut behaupten. In Asien lag die Zahl der verkauften Lkw mit 38.600 Einheiten um 6% unter Vorjahresniveau. Grund hierfür war hauptsächlich die stark rückläufige Nachfrage im indonesischen Markt. Positiv entwickelte sich hingegen unser Absatz in Japan und Indien.

<b>D.07</b>		<b>Q1-3</b>	
€-Werte in Millionen	<b>Q1-3 2014</b>	Q1-3 2013	Veränd. in %
EBIT	<b>1.384</b>	1.072	+29
Umsatz	<b>23.550</b>	22.971	+3
Absatz	<b>360.151</b>	349.661	+3
Produktion	<b>374.111</b>	366.840	+2
Beschäftigte	<b>84.124</b>	79.020 <sup>1</sup>	+6

<sup>1</sup> Stand 31.12.2013

Im japanischen Lkw-Gesamtmarkt konnten wir mit unseren FUSO Fahrzeugen einen Marktanteil von 21,4% (i. V. 21,1%) erzielen. Hier trägt der neue FUSO Super Great V zum Absatzerfolg von Daimler Trucks bei. Der kraftstoffeffiziente Schwerlastwagen wird hervorragend von den Kunden angenommen und seit September ausgeliefert. In Indien haben wir mit unseren Bharat-Benz Fahrzeugen im mittleren und schweren Lkw-Segment unseren Marktanteil erfolgreich auf 5,7% (i.V. 3,9%) ausgebaut.

## Daimler Trucks #1 weiterhin im Plan

Mit Abschluss des dritten Quartals sind wir unserem Ziel, bis Ende 2014 70-80% des Gesamtvolumens von 1,6 Mrd. € zu realisieren, ein gutes Stück näher gekommen. Rund 60% haben wir bereits erreicht. Der Erfolg des Effizienz- und Wachstumsprogramms zeigt sich auch im Rahmen des integrierten »Asia Business Model«: Im September präsentierte die Daimler-Nutzfahrzeugtochter MFTBC Lkw der neuen mittelschweren und schweren Baureihen FUSO FI sowie FUSO FJ in Indonesien. Die neuen FUSO Modelle werden im indischen Chennai gefertigt und sollen dazu beitragen, unsere Marktführerschaft in Indonesien weiter auszubauen.

## Daimler Trucks präsentiert ersten autonom fahrenden Lkw

Auf der diesjährigen IAA Nutzfahrzeuge präsentierte Daimler Trucks neue Modelle aus aller Welt. Ein Höhepunkt der Ausstellung war der »Future Truck 2025«. Der erste autonom fahrende Lkw ist zentraler Baustein für das Transportsystem der Zukunft, denn er macht den künftigen Güterverkehr sicherer, effizienter und vernetzter. Neu ist neben dem intelligenten System »Highway Pilot« auch der »Blind Spot Assist«, ein technologischer Durchbruch in Sachen Sicherheit. Damit untermauert Daimler Trucks erneut seine technologische Führungsrolle.

<b>D.08</b>		<b>Q1-3</b>	
Absatz	<b>Q1-3 2014</b>	Q1-3 2013	Veränd. in %
Gesamt	<b>360.151</b>	349.661	+3
Westeuropa	<b>39.695</b>	42.900	-7
NAFTA	<b>119.568</b>	100.691	+19
Lateinamerika (ohne Mexiko)	<b>34.610</b>	45.242	-24
Asien	<b>122.060</b>	118.291	+3
Übrige Märkte	<b>44.218</b>	42.537	+4
BFDA (Auman Trucks)	<b>75.936</b>	75.359	+1
Gesamt (einschließlich BFDA)	<b>436.087</b>	425.020	+3

# Mercedes-Benz Vans.

**Absatz mit 72.200 (i. V. 65.300) Einheiten deutlich über Vorjahresniveau**

**Mercedes-Benz Vans bleibt auf Wachstumskurs**

**Weltpremiere des neuen Vito in Europa**

**Anstieg des EBIT um 16% auf 176 Mio. €**

D.09		Q3	
€-Werte in Millionen	Q3 2014	Q3 2013	Veränd. in %
EBIT	176	152	+16
Umsatz	2.515	2.253	+12
Absatz	72.207	65.314	+11
Produktion	73.140	62.843	+16
Beschäftigte	16.281	14.838 <sup>1</sup>	+10

<sup>1</sup> Stand 31.12.2013

D.10		Q3	
Absatz	Q3 2014	Q3 2013	Veränd. in %
Gesamt	72.207	65.314	+11
Westeuropa	47.116	39.528	+19
Deutschland	20.707	17.323	+20
Osteuropa	7.006	7.180	-2
USA	6.531	5.546	+18
Lateinamerika (ohne Mexiko)	3.574	5.176	-31
China	3.208	3.466	-7
Übrige Märkte	4.772	4.418	+8

## Absatz, Umsatz und EBIT über Vorjahresniveau

Der Absatz von Mercedes-Benz Vans stieg im dritten Quartal 2014 um 11% auf 72.200 Einheiten. Der Umsatz lag mit 2,5 (i. V. 2,3) Mrd. € ebenfalls deutlich über dem Vorjahresniveau. Das EBIT erreichte 176 (i. V. 152) Mio. €.

## Mercedes-Benz Vans bleibt auf Wachstumskurs

Die neue V-Klasse sorgt nach der sehr erfolgreichen Markteinführung im Segment der Großraumlimousinen für steigende Absatzzahlen. Auch der Sprinter ist im Markt weiterhin sehr erfolgreich. In Westeuropa erzielte Mercedes-Benz Vans erneut ein deutlich zweistelliges Plus beim Absatz; dieser wuchs im dritten Quartal 2014 um 19% auf 47.100 Einheiten. Besonders kräftig waren die Zuwächse in Deutschland (+20%), Großbritannien (+28%) und Spanien (+78%). In Osteuropa lag der Absatz mit 7.000 (i. V. 7.200) Einheiten leicht unter dem Vorjahresniveau.

In den USA konnte der Erfolgskurs fortgesetzt werden: Der Absatz ist im dritten Quartal 2014 um 18% auf 6.500 Einheiten gestiegen. In China ging der Absatz der Transportersparte von 3.500 auf 3.200 Einheiten zurück. Das Marktumfeld in Lateinamerika blieb weiterhin schwierig; im Vergleich zum Vorjahresquartal setzten wir mit 3.600 Einheiten in dieser Region deutlich weniger Fahrzeuge ab (-31%).

Mercedes-Benz Vans wuchs im dritten Quartal 2014 über alle Baureihen hinweg. Vom Sprinter haben wir weltweit 47.100 Einheiten verkauft; das waren 12% mehr als im Vorjahreszeitraum. Im Segment der mittleren Transporter (inkl. der neuen V-Klasse) konnten wir in der Berichtsperiode trotz des Modellwechsels das Vorjahresniveau ebenfalls deutlich übertreffen

und insgesamt 20.000 (i. V. 17.500) Einheiten absetzen.

Der Absatz des Mercedes-Benz Citan lag mit 5.100 (i. V. 4.950) Einheiten ebenfalls über Vorjahresniveau.

## Mercedes-Benz Vans verstärkt seine Marktposition mit dem neuen Vito

Der neue Mercedes-Benz Vito setzt den Maßstab im Segment der mittleren Transporter. Bei der Weltpremiere Ende Juli in Berlin präsentierte Mercedes-Benz Vans den vielseitigen Transporter zwischen 2,5 t und 3,2 t zulässigem Gesamtgewicht erstmals der Öffentlichkeit. Der neue Vito bietet ein ganzes Bündel an Spitzenleistungen: Als erstes Fahrzeug seiner Klasse gibt es den neuen Vito mit drei Antriebsarten (Hinterrad-, Vorderrad- und Allradantrieb), und er ist damit in der Lage, jegliche Kundenanforderungen zu erfüllen. Daneben zeichnet er sich durch eine hohe Nutzlast und effiziente Motoren aus. Darüber hinaus überzeugt der Vito mit zahlreichen innovativen Sicherheits- und Assistenzsystemen. Zusätzlich haben wir uns mit dem Vito TOURER speziell im Personentransport neu aufgestellt und eine eigene Modellfamilie geschaffen.

Unmittelbar nach der Weltpremiere folgte Mitte August der Produktionsstart des neuen Vito im Werk in Vitoria. Mercedes-Benz Vans hat im Rahmen des Modellwechsels rund 190 Mio. € in das Werk in Spanien investiert, vor allem in die Modernisierung und die Neugestaltung von Rohbau, Lackierung und Montage. Nach dem Sprinter überträgt Mercedes-Benz Vans die Strategie »Vans goes global« nun auf den Vito: Ab dem Jahr 2015 bringen wir den Vito auch in Nord- und Lateinamerika auf die Straße.

D.11		Q1-3	
€-Werte in Millionen	Q1-3 2014	Q1-3 2013	Veränd. in %
EBIT	541	437	+24
Umsatz	7.221	6.673	+8
Absatz	209.335	187.373	+12
Produktion	228.566	198.823	+15
Beschäftigte	16.281	14.838 <sup>1</sup>	+10

<sup>1</sup> Stand 31.12.2013

D.12		Q1-3	
Absatz	Q1-3 2014	Q1-3 2013	Veränd. in %
Gesamt	209.335	187.373	+12
Westeuropa	135.752	114.654	+18
Deutschland	57.890	48.491	+19
Osteuropa	19.412	19.636	-1
USA	18.739	15.630	+20
Lateinamerika (ohne Mexiko)	11.251	14.447	-22
China	9.780	9.147	+7
Übrige Märkte	14.401	13.859	+4

# Daimler Buses.

## Schwierige Marktsituation in Lateinamerika prägt Geschäftsentwicklung im dritten Quartal 2014

**Absatz mit 8.600 Bussen und Fahrgestellen deutlich unter Vorjahr**

**Stadtbus Mercedes-Benz Citaro mit renommierten Awards ausgezeichnet**

**EBIT mit 64 (i. V. 59) Mio. € über Vorjahr**

	D.13	Q3	
€-Werte in Millionen	Q3 2014	Q3 2013	Veränd. in %
EBIT	64	59	+8
Umsatz	1.034	1.127	-8
Absatz	8.619	9.649	-11
Produktion	8.034	9.488	-15
Beschäftigte	16.214	16.603 <sup>1</sup>	-2

<sup>1</sup> Stand 31.12.2013

	D.14	Q3	
Absatz	Q3 2014	Q3 2013	Veränd. in %
Gesamt	8.619	9.649	-11
Westeuropa	1.857	1.696	+9
Deutschland	493	573	-14
Mexiko	917	923	-1
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.692	5.750	-18
Asien	420	435	-3
Übrige Märkte	733	845	-13

### Schwierige Marktsituation in Lateinamerika prägt Geschäftsentwicklung

Der weltweite Absatz von Daimler Buses lag im dritten Quartal 2014 mit 8.600 Bussen und Fahrgestellen deutlich unter dem Vorjahreswert von 9.600 Einheiten. Der Absatzrückgang ist im Wesentlichen auf das schwächere Fahrgestellgeschäft in Lateinamerika zurückzuführen. Das Komplettbusgeschäft in Westeuropa lag hingegen nochmals über dem hohen Niveau des Vorjahres. Als Folge des Absatzrückgangs in Lateinamerika war auch der Umsatz von Daimler Buses mit 1,0 (i. V. 1,1) Mrd. € niedriger als im Vorjahresquartal. Das EBIT erreichte 64 (i. V. 59) Mio. €.

### Deutlicher Absatzrückgang in Lateinamerika

In Westeuropa wurden im dritten Quartal 1.900 Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt; der Absatz lag damit um 9% über dem Niveau des Vorjahres. Der Marktanteil von Daimler Buses stieg nochmals deutlich von 30% auf 35%. Während unter anderem in Belgien, Italien, Schweden und in den Niederlanden deutliche Zuwächse zu verzeichnen waren, ging der Absatz in Deutschland um 14% auf 500 Einheiten zurück. In der Türkei sank unser Absatz von 300 auf 200 Einheiten infolge eines deutlichen Rückgangs des Gesamtmarktes. In Lateinamerika (ohne Mexiko) lag der Absatz in der Berichtsperiode mit 4.700 (i. V. 5.800) Fahrgestellen erwartungsgemäß deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Dabei wirkte sich die schwierige wirtschaftliche Lage in Argentinien, Brasilien und in weiteren lateinamerikanischen Märkten belastend auf unsere Absatzentwicklung aus. In Mexiko haben wir 900 Einheiten abgesetzt und erreichten damit die Größenordnung des Vorjahres.

	D.15	Q1-3	
€-Werte in Millionen	Q1-3 2014	Q1-3 2013	Veränd. in %
EBIT	167	55	+204
Umsatz	2.941	2.812	+5
Absatz	23.391	23.595	-1
Produktion	24.625	26.115	-6
Beschäftigte	16.214	16.603 <sup>1</sup>	-2

<sup>1</sup> Stand 31.12.2013

### Mercedes-Benz und Setra mit Neuheiten auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover

Zur IAA Nutzfahrzeuge präsentierten sich die Mercedes-Benz und Setra Busse mit zahlreichen Neuheiten und Modellvarianten. Der Gelenkbus Citaro G ist von nun an mit dem kompakten und liegend eingebauten Reihensechszylinder OM 936 h lieferbar. Dadurch steigt die Beförderungskapazität des Citaro G um bis zu acht Fahrgäste. Der Premium-Hochdecker Mercedes-Benz Travego ist mit dem neuen Active Brake Assist 3 (ABA 3) in der Lage, auch bei stehenden Hindernissen automatisch eine Vollbremsung einzuleiten. Die Setra ComfortClass 500 erweiterte ihr Angebot um zwei Fahrzeuglängen in den Hochdecker (HD)-Versionen und bietet nun mit zwei Mitteldecker (MD)-Versionen ein ganz neues Fahrzeugsegment in der Baureihe an. Damit ermöglichen wir einen günstigen und flexiblen Einstieg in diese Fahrzeugklasse.

### Mercedes-Benz Citaro erhält Green Bus Award 2014 und IBC-Award 2014

Auf der IAA Nutzfahrzeuge wurde der Mercedes-Benz Stadtbus Citaro Euro VI mit dem »Green Bus Award 2014« ausgezeichnet. Der Preis wird seit dem Jahr 2011 von den Fachzeitschriften »Omnibusrevue« und »Busfahrer« im jährlichen Wechsel für einen Reise- bzw. Stadtbus vergeben. Der Citaro überzeugte im Test durch die geringsten Verbrauchswerte. Darüber hinaus setzte sich der Mercedes-Benz Citaro beim internationalen Vergleichstest »International Bus & Coach Competition« (IBC) der Fachzeitschrift »Busfahrer« gegen seine Wettbewerber durch.

	D.16	Q1-3	
Absatz	Q1-3 2014	Q1-3 2013	Veränd. in %
Gesamt	23.391	23.595	-1
Westeuropa	4.649	3.722	+25
Deutschland	1.754	1.307	+34
Mexiko	2.640	1.976	+34
Lateinamerika (ohne Mexiko)	12.974	14.420	-10
Asien	817	1.188	-31
Übrige Märkte	2.311	2.289	+1

# Daimler Financial Services.

**Neugeschäft wächst um 20%**  
**Vertragsvolumen steigt auf 93,7 Mrd. €**  
**car2go mit 870.000 Kunden**  
**EBIT von 355 (i. V. 322) Mio. €**

## D.17

## Q3

€-Werte in Millionen	Q3 2014	Q3 2013	Veränd. in %
EBIT	355	322	+10
Umsatz	3.998	3.657	+9
Neugeschäft	12.406	10.379	+20
Vertragsvolumen	93.721	83.539 <sup>1</sup>	+12
Beschäftigte	8.690	8.107 <sup>1</sup>	+7

<sup>1</sup> Stand 31.12.2013

### 339.000 neue Finanzierungs- und Leasingverträge

Daimler Financial Services schloss im dritten Quartal rund 339.000 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 12,4 Mrd. € ab – damit stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 20%. Das Vertragsvolumen erreichte Ende September 93,7 Mrd. € und lag damit 12% über dem Jahresendwert 2013. Wechselkursbereinigt wuchs das Vertragsvolumen um 7%. Das EBIT betrug 355 (i. V. 322) Mio. €.

### Neugeschäft in Europa steigt um 11%

In Europa wurden rund 172.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Gesamtwert von 5,4 Mrd. € unterzeichnet, das entspricht einem Zuwachs des Neugeschäfts von 11% gegenüber dem Vorjahresquartal. Hohe Wachstumsraten verzeichneten die Benelux-Staaten (+31%) sowie Großbritannien (+22%). In Deutschland betrug das Einlagevolumen der Mercedes-Benz Bank im Direktbankgeschäft 11,1 Mrd. € (-2%). Im Jahr der 65. Nutzfahrzeug IAA, die im September in Hannover stattfand, stand bei der Mercedes-Benz Bank die Bestmarke von knapp 250.000 finanzierten Lkw, Bussen und Transportern in den Büchern. Das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services in Europa erreichte Ende September 39,1 Mrd. €, damit ergab sich ein Anstieg von 5% gegenüber dem Jahresende 2013.

### Zuwachs in Nord- und Südamerika

In Nord- und Südamerika stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 21% auf 5,0 Mrd. €. Hohe Zugewinne gab es insbesondere in Mexiko (+37%) sowie den Vereinigten Staaten (+26%). Das Vertragsvolumen in der Region erreichte 40,2 Mrd. € und lag damit 16% über dem Jahresendwert 2013. Wechselkursbereinigt ergab sich ein Anstieg um 7%.

### Kräftiges Wachstum in Afrika & Asien-Pazifik

Die Region Afrika & Asien-Pazifik verzeichnete in fast allen Ländern hohe, zum Teil zweistellige Zuwächse. Das Neugeschäft stieg gegenüber dem dritten Quartal 2013 um 46% auf 2,1 Mrd. €. Vor allem in Südkorea (+119%), China (+114%) und Indien (+62%) entwickelte sich das Geschäft sehr positiv. Das Vertragsvolumen in der Region Afrika & Asien-Pazifik erreichte Ende September 14,3 Mrd. € und lag damit 23% über dem Jahresendwert 2013. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Anstieg 16%.

### Zahl der vermittelten Versicherungspolizen gestiegen

Daimler Financial Services vermittelte im dritten Quartal rund 360.000 automobilbezogene Versicherungspolizen – das entspricht einem Zuwachs von 6% gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

### Übernahme von Intelligent Apps und RideScout

Das flexible Mobilitätskonzept car2go startete im dritten Quartal in Frankfurt am Main sowie in Kopenhagen. Ende September war car2go in 28 Städten verfügbar. Weltweit waren zu diesem Zeitpunkt über 870.000 Kunden registriert – 45% mehr als zum Jahresende 2013. Um ihre Präsenz im internationalen Mobilitätsmarkt auch über das flexible Carsharing hinaus weiter zu stärken, übernahm die car2go-Betreiber-Gesellschaft moovel GmbH im dritten Quartal die Intelligent Apps GmbH, den Anbieter der Taxivermittlungs-App mytaxi. Zudem gab die moovel GmbH die Akquisition von RideScout LLC, dem Anbieter der führenden Mobilitäts-App in Nordamerika, bekannt.

## D.18

## Q1-3

Werte in Millionen €	Q1-3 2014	Q1-3 2013	Veränd. in %
EBIT	1.088	955	+14
Umsatz	11.635	10.782	+8
Neugeschäft	33.759	29.290	+15
Vertragsvolumen	93.721	83.539 <sup>1</sup>	+12
Beschäftigte	8.690	8.107 <sup>1</sup>	+7

<sup>1</sup> Stand 31.12.2013

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q3.

## E.01

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q3 2014	Q3 2013 <sup>1</sup>	Q3 2014	Q3 2013 <sup>1</sup>	Q3 2014	Q3 2013
in Millionen €						
Umsatzerlöse	33.122	30.099	29.124	26.442	3.998	3.657
Umsatzkosten	-25.622	-23.583	-22.228	-20.478	-3.394	-3.105
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>7.500</b>	6.516	<b>6.896</b>	5.964	<b>604</b>	552
Vertriebskosten	-2.920	-2.662	-2.809	-2.555	-111	-107
Allgemeine Verwaltungskosten	-856	-819	-706	-694	-150	-125
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.129	-1.022	-1.129	-1.022	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	380	363	366	356	14	7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-173	-84	-172	-80	-1	-4
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	17	4	17	4	-	-
Übriges Finanzergebnis	911	-65	912	-64	-1	-1
Zinserträge	40	63	40	63	-	-
Zinsaufwendungen	-189	-222	-187	-220	-2	-2
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern<sup>2</sup></b>	<b>3.581</b>	2.072	<b>3.228</b>	1.752	<b>353</b>	320
Ertragsteuern	-760	-175	-619	1	-141	-176
<b>Konzernergebnis</b>	<b>2.821</b>	1.897	<b>2.609</b>	1.753	<b>212</b>	144
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	86	61				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.735	1.836				
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b> auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	2,56	1,72				
Verwässert	2,56	1,72				

1 Informationen zu den Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten können Anmerkung 1 entnommen werden.

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

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q1-3.

## E.02

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1-3 2014	Q1-3 2013 <sup>1</sup>	Q1-3 2014	Q1-3 2013 <sup>1</sup>	Q1-3 2014	Q1-3 2013
in Millionen €						
Umsatzerlöse	94.123	85.893	82.488	75.111	11.635	10.782
Umsatzkosten	-73.371	-67.672	-63.562	-58.580	-9.809	-9.092
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>20.752</b>	18.221	<b>18.926</b>	16.531	<b>1.826</b>	1.690
Vertriebskosten	-8.407	-8.135	-8.077	-7.786	-330	-349
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.414	-2.343	-1.991	-1.950	-423	-393
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-3.278	-3.079	-3.278	-3.079	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	1.062	940	1.020	904	42	36
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-412	-260	-399	-246	-13	-14
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	867	3.329	880	3.341	-13	-12
Übriges Finanzergebnis	438	-283	439	-280	-1	-3
Zinserträge	104	168	104	168	-	-
Zinsaufwendungen	-546	-668	-541	-663	-5	-5
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern<sup>2</sup></b>	<b>8.166</b>	7.890	<b>7.083</b>	6.940	<b>1.083</b>	950
Ertragsteuern	-2.063	-846	-1.673	-418	-390	-428
<b>Konzernergebnis</b>	<b>6.103</b>	7.044	<b>5.410</b>	6.522	<b>693</b>	522
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	237	1.838				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	5.866	5.206				
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b> auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	5,48	4,87				
Verwässert	5,48	4,87				

1 Informationen zu den Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten können Anmerkung 1 entnommen werden.

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



# Konzern-Gesamtergebnisrechnung (ungeprüft) Q3.

## E.03

	Daimler-Konzern	
	Q3 2014	Q3 2013
in Millionen €		
<b>Konzernergebnis</b>	<b>2.821</b>	1.897
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.301	-406
Unrealisierte Gewinne aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	36	12
Unrealisierte Verluste/Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten	-1.017	199
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	8	-18
<b>Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>328</b>	-213
Versicherungsmathematische Verluste/Gewinne aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-855	181
<b>Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>-855</b>	181
<b>Sonstiges Ergebnis, nach Steuern</b>	<b>-527</b>	-32
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	39	-10
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-566	-22
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>2.294</b>	1.865
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	125	51
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	2.169	1.814

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Konzern-Gesamtergebnisrechnung (ungeprüft) Q1-3.

## E.04

	Daimler-Konzern	
	Q1-3 2014	Q1-3 2013
in Millionen €		
<b>Konzernergebnis</b>	<b>6.103</b>	7.044
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.554	-951
Unrealisierte Gewinne aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	306	239
Unrealisierte Verluste/Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten	-1.667	583
Unrealisierte Gewinne aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	7	23
<b>Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>200</b>	-106
Versicherungsmathematische Verluste/Gewinne aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-2.075	599
<b>Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>-2.075</b>	599
<b>Sonstiges Ergebnis, nach Steuern</b>	<b>-1.875</b>	493
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	46	-1
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-1.921	494
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>4.228</b>	7.537
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	283	1.837
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	3.945	5.700

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Konzernbilanz (ungeprüft).

## E.05

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	30. Sept. 2014	31. Dez. 2013	30. Sept. 2014	31. Dez. 2013	30. Sept. 2014	31. Dez. 2013
in Millionen €						
<b>Aktiva</b>						
Immaterielle Vermögenswerte	9.255	9.388	9.147	9.289	108	99
Sachanlagen	22.684	21.779	22.628	21.732	56	47
Vermietete Gegenstände	31.488	28.160	14.000	13.207	17.488	14.953
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	2.235	3.432	2.235	3.419	-	13
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	32.553	27.769	-23	-29	32.576	27.798
Verzinsliche Wertpapiere	1.422	1.666	6	6	1.416	1.660
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5.104	3.523	97	-767	5.007	4.290
Aktive latente Steuern	2.957	1.829	2.417	1.348	540	481
Übrige Vermögenswerte	563	531	-1.989	-1.818	2.552	2.349
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>108.261</b>	<b>98.077</b>	<b>48.518</b>	<b>46.387</b>	<b>59.743</b>	<b>51.690</b>
Vorräte	21.471	17.349	20.884	16.648	587	701
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.238	7.803	7.444	7.208	794	595
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25.555	23.001	-14	-14	25.569	23.015
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.610	11.053	11.659	9.845	951	1.208
Verzinsliche Wertpapiere	5.418	5.400	5.351	5.297	67	103
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.274	2.718	-6.866	-6.670	9.140	9.388
Übrige Vermögenswerte	3.372	3.117	701	447	2.671	2.670
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>78.938</b>	<b>70.441</b>	<b>39.159</b>	<b>32.761</b>	<b>39.779</b>	<b>37.680</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>187.199</b>	<b>168.518</b>	<b>87.677</b>	<b>79.148</b>	<b>99.522</b>	<b>89.370</b>
<b>Passiva</b>						
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.069				
Kapitalrücklagen	11.906	11.850				
Gewinnrücklagen	29.012	27.628				
Übrige Rücklagen	287	133				
<b>Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital</b>	<b>44.275</b>	<b>42.680</b>				
Nicht beherrschende Anteile	808	683				
<b>Eigenkapital</b>	<b>45.083</b>	<b>43.363</b>	<b>37.548</b>	<b>36.767</b>	<b>7.535</b>	<b>6.596</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	13.233	9.869	13.060	9.726	173	143
Rückstellungen für Ertragsteuern	773	823	772	823	1	-
Rückstellungen für sonstige Risiken	5.759	5.270	5.638	5.152	121	118
Finanzierungsverbindlichkeiten	50.005	44.746	14.935	13.542	35.070	31.204
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.682	1.701	2.515	1.575	167	126
Passive latente Steuern	935	892	-1.766	-1.300	2.701	2.192
Rechnungsabgrenzungsposten	3.136	2.728	2.686	2.283	450	445
Übrige Verbindlichkeiten	3	18	2	15	1	3
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>76.526</b>	<b>66.047</b>	<b>37.842</b>	<b>31.816</b>	<b>38.684</b>	<b>34.231</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.929	9.086	11.538	8.778	391	308
Rückstellungen für Ertragsteuern	499	517	419	438	80	79
Rückstellungen für sonstige Risiken	6.852	6.619	6.429	6.230	423	389
Finanzierungsverbindlichkeiten	33.637	32.992	-15.561	-12.218	49.198	45.210
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.278	6.575	6.279	4.797	1.999	1.778
Rechnungsabgrenzungsposten	2.307	1.868	1.721	1.351	586	517
Übrige Verbindlichkeiten	2.088	1.451	1.462	1.189	626	262
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>65.590</b>	<b>59.108</b>	<b>12.287</b>	<b>10.565</b>	<b>53.303</b>	<b>48.543</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>187.199</b>	<b>168.518</b>	<b>87.677</b>	<b>79.148</b>	<b>99.522</b>	<b>89.370</b>

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft).

## E.06

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1-3 2014	Q1-3 2013	Q1-3 2014	Q1-3 2013	Q1-3 2014	Q1-3 2013
in Millionen €						
Ergebnis vor Ertragsteuern	8.166	7.890	7.083	6.940	1.083	950
Abschreibungen	3.673	3.255	3.650	3.236	23	19
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-829	-3.273	-879	-3.312	50	39
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-971	157	-971	157	-	-
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-3.420	-1.862	-3.592	-1.980	172	118
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-201	-403	-30	-384	-171	-19
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.640	1.700	2.571	1.698	69	2
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-4.714	-2.988	-939	70	-3.775	-3.058
Vermietete Fahrzeuge	-1.806	-2.069	33	-207	-1.839	-1.862
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	2.097	1.600	1.830	844	267	756
Gezahlte Ertragsteuern	-1.365	-847	-1.153	-632	-212	-215
<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>3.270</b>	<b>3.160</b>	<b>7.603</b>	<b>6.430</b>	<b>-4.333</b>	<b>-3.270</b>
Zugänge zu Sachanlagen	-3.257	-3.221	-3.243	-3.207	-14	-14
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-1.010	-1.494	-990	-1.469	-20	-25
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	120	88	110	79	10	9
Erwerb von Anteilsbesitz	-137	-253	-62	-249	-75	-4
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	2.436	2.383	2.436	2.383	-	-
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-2.209	-5.483	-2.170	-5.061	-39	-422
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	2.498	3.790	2.171	3.325	327	465
Sonstige Ein- und Auszahlungen	2	31	11	16	-9	15
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-1.557</b>	<b>-4.159</b>	<b>-1.737</b>	<b>-4.183</b>	<b>180</b>	<b>24</b>
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	2.108	3.340	-1.786	744	3.894	2.596
Dividendenzahlungen an Aktionäre der Daimler AG	-2.407	-2.349	-2.407	-2.349	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-154	-218	-153	-217	-1	-1
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	32	92	30	89	2	3
Erwerb eigener Aktien	-26	-24	-26	-24	-	-
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochterunternehmen	-10	-73	-10	-73	-	-
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen ohne Beherrschungsverlust	-	9	-	9	-	-
Interne Eigenkapitaltransaktionen	-	-	14	-319	-14	319
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-457</b>	<b>777</b>	<b>-4.338</b>	<b>-2.140</b>	<b>3.881</b>	<b>2.917</b>
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	301	-159	286	-132	15	-27
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>1.557</b>	<b>-381</b>	<b>1.814</b>	<b>-25</b>	<b>-257</b>	<b>-356</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn</b>	<b>11.053</b>	<b>10.996</b>	<b>9.845</b>	<b>9.887</b>	<b>1.208</b>	<b>1.109</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende</b>	<b>12.610</b>	<b>10.615</b>	<b>11.659</b>	<b>9.862</b>	<b>951</b>	<b>753</b>

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft).

## E.07

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte
in Millionen €					
<b>Stand zum 1. Januar 2013</b>	3.063	12.026	22.017	516	234
Konzernergebnis	-	-	5.206	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	798	-922	242
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-199	-	-4
Gesamtergebnis	-	-	5.805	-922	238
Dividenden	-	-	-2.349	-	-
Veränderung durch Stock Options	-	2	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	6	66	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-23	-	-	-
Sonstiges	-	-204	-	-	-
<b>Stand zum 30. September 2013</b>	3.069	11.867	25.473	-406	472
<b>Stand zum 1. Januar 2014</b>	3.069	11.850	27.628	-969	261
Konzernergebnis	-	-	5.866	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-3.073	1.504	358
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	998	-	-52
Gesamtergebnis	-	-	3.791	1.504	306
Dividenden	-	-	-2.407	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	1	2	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Sonstiges	-	54	-	-	-
<b>Stand zum 30. September 2014</b>	3.070	11.906	29.012	535	567

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Übrige Rücklagen							
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden							
Derivative Finanz- instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanz- investitionen	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital		
in Millionen €							
50	-1	-	37.905	1.425	39.330	<b>Stand zum 1. Januar 2013</b>	
-	-	-	5.206	1.838	7.044	Konzernergebnis	
831	39	-	988	12	1.000	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
-248	-43	-	-494	-13	-507	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
583	-4	-	5.700	1.837	7.537	Gesamtergebnis	
-	-	-	-2.349	-218	-2.567	Dividenden	
-	-	-	2	-	2	Veränderung durch Stock Options	
-	-	-	72	4	76	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-24	-24	-	-24	Erwerb eigener Aktien	
-	-	24	24	-	24	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-23	-2.433	-2.456	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
-	-	-	-204	71	-133	Sonstiges	
633	-5	-	41.103	686	41.789	<b>Stand zum 30. September 2013</b>	
<b>853</b>	<b>-12</b>	-	<b>42.680</b>	<b>683</b>	<b>43.363</b>	<b>Stand zum 1. Januar 2014</b>	
-	-	-	5.866	237	6.103	Konzernergebnis	
-2.367	7	-	-3.571	45	-3.526	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
704	-	-	1.650	1	1.651	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-1.663	7	-	3.945	283	4.228	Gesamtergebnis	
-	-	-	-2.407	-154	-2.561	Dividenden	
-	-	-	3	10	13	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-26	-26	-	-26	Erwerb eigener Aktien	
-	-	26	26	-	26	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	54	-14	40	Sonstiges	
<b>-810</b>	<b>-5</b>	-	<b>44.275</b>	<b>808</b>	<b>45.083</b>	<b>Stand zum 30. September 2014</b>	

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.



# Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft).

## 1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

**Allgemeines.** Dieser zusammengefasst dargestellte und ungeprüfte Konzernabschluss (Zwischenabschluss) der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde gemäß § 37x Abs. 3 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) sowie in Übereinstimmung mit dem International Accounting Standard (IAS) 34 »Interim financial reporting« aufgestellt.

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

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

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

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 2013 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen. Mit Ausnahme der nachfolgend erläuterten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verwendet der Konzern in diesem Zwischenabschluss dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die im Konzernabschluss für das Jahr 2013 angewendet wurden.

Um den Vertrieb bestimmter im Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns zu ermöglichen, hat Daimler den Zwischenabschluss um Informationen zum Industriegeschäft bzw. zu Daimler Financial Services ergänzt. Diese stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Industriegeschäft bzw. Daimler Financial Services in Einklang mit IFRS darzustellen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sowie zentral verantwortete Sachverhalte sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

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

**Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten.** Im Rahmen der organisatorischen Fokussierung der Geschäftsfelder werden übergreifende Funktionen auf Länderebene verschlankt sowie Funktionalressorts stärker auf die Anforderungen der Geschäftsfelder ausgerichtet. In diesem Zusammenhang hat Daimler die Zugehörigkeit der Kostenstellen in den zentralen Funktionen zu den einzelnen Funktionskosten überprüft. Hieraus haben sich unter anderem bei IT-Leistungen und Personalaufwendungen Umgliederungen von den Verwaltungskosten zu den übrigen Funktionskosten ergeben.

Die folgenden Tabellen zeigen die Auswirkungen der rückwirkenden Änderungen in der Zuordnung zu den einzelnen Funktionskosten auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im dritten Quartal bzw. in den ersten neun Monaten des Jahres 2013.

## E.08

### Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten

in Millionen €	Q3 2013 veröffentlicht	Um- gliederungen	Q3 2013 geändert
Umsatzkosten	-23.486	-97	<b>-23.583</b>
Vertriebskosten	-2.622	-40	<b>-2.662</b>
Allgemeine Verwaltungskosten	-985	166	<b>-819</b>
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-993	-29	<b>-1.022</b>

## E.09

### Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten

in Millionen €	Q1-3 2013 veröffentlicht	Um- gliederungen	Q1-3 2013 geändert
Umsatzkosten	-67.378	-294	<b>-67.672</b>
Vertriebskosten	-8.010	-125	<b>-8.135</b>
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.842	499	<b>-2.343</b>
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-2.999	-80	<b>-3.079</b>

Unter Beibehaltung der bisherigen Zuordnung der Kostenstellen zu den einzelnen Funktionskosten hätten sich im dritten Quartal bzw. in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 die in den folgenden Tabellen dargestellten Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ergeben.

## E.10

### Beibehaltung des bisherigen Ausweises der Funktionskosten

in Millionen €	Q3 2014 geändert	Um- gliederungen	Q3 2014 bisherige Zuordnung
Umsatzkosten	<b>-25.622</b>	106	-25.516
Vertriebskosten	<b>-2.920</b>	47	-2.873
Allgemeine Verwaltungskosten	<b>-856</b>	-181	-1.037
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	<b>-1.129</b>	28	-1.101

## E.11

### Beibehaltung des bisherigen Ausweises der Funktionskosten

in Millionen €	Q1-3 2014 geändert	Um- gliederungen	Q1-3 2014 bisherige Zuordnung
Umsatzkosten	<b>-73.371</b>	327	-73.044
Vertriebskosten	<b>-8.407</b>	144	-8.263
Allgemeine Verwaltungskosten	<b>-2.414</b>	-557	-2.971
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	<b>-3.278</b>	86	-3.192

Auswirkungen auf das Konzernergebnis und damit auf das unverwässerte und das verwässerte Ergebnis je Aktie und auf das Konzern-Eigenkapital ergeben sich nicht.

**Auswirkungen der Anwendung von IFRS 10-12.** Daimler wendet die neuen Konsolidierungsstandards IFRS 10 »Consolidated Financial Statements«, IFRS 11 »Joint Arrangements«, IFRS 12 »Disclosure of Interests in Other Entities« und die Folgeänderungen an IAS 28 »Investments in Associates and Joint Ventures« ab dem 1. Januar 2014 mit retrospektiver Wirkung an.

IFRS 10 führt ein einheitliches Konsolidierungsmodell für alle Unternehmen auf der Grundlage von Beherrschung ein. Nach dem neuen Konzept liegt Beherrschung vor, wenn das potenzielle Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das potenzielle Tochterunternehmen hat, es an positiven und negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann. Für Daimler ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen aus der Anwendung des neuen Standards.

Mit IFRS 11 wird die Bilanzierung von gemeinschaftlich geführten Aktivitäten neu geregelt. Zukünftig ist zu entscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Nettovermögen; dabei ist die Equity-Methode anzuwenden. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit hingegen besteht, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In diesem Fall sind die anteiligen Vermögenwerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen. Die derzeit bei Daimler identifizierten gemeinschaftlichen Tätigkeiten haben keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss.

IFRS 12 regelt die Angabepflichten für die Beteiligungen an Tochterunternehmen, gemeinsamen Vereinbarungen, assoziierten Unternehmen sowie konsolidierten und nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen. Für diesen Zwischenabschluss ergeben sich für Daimler keine gesonderten Angabepflichten aus IFRS 12.

## 2. Wesentliche Abgänge von Unternehmensanteilen

**RRPSH.** Im ersten Quartal 2014 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG beschlossen, den Anteil von 50% an dem Gemeinschaftsunternehmen Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) an den Partner Rolls-Royce Holdings plc (Rolls-Royce) zu übertragen. Daimler hat dafür eine im Jahr 2011 mit Rolls-Royce vereinbarte Put-Option auf seine Beteiligung an der RRPSH ausgeübt. In der Folge wurden die Anteile an der RRPSH ab dem 31. März 2014 in der Konzernbilanz separat im Posten »Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte« ausgewiesen.

Die Transaktion wurde im dritten Quartal 2014 abgeschlossen und der Mitte April 2014 vereinbarte Kaufpreis von 2,43 Mrd. € vereinnahmt.

Weitere Erläuterungen zu der Beteiligung an der RRPSH können den Anmerkungen 5, 10 und 18 entnommen werden.

## 3. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

### E.12

#### Umsatzerlöse

in Millionen €	Q3 2014	Q3 2013	Q1-3 2014	Q1-3 2013
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	29.158	26.489	82.562	75.182
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	3.045	2.771	8.917	8.144
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services	812	739	2.330	2.272
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	107	100	314	295
	33.122	30.099	94.123	85.893

## 4. Funktionskosten

**Optimierungsprogramme.** Die Maßnahmen und Programme, deren Implementierungskosten sich wesentlich auf das EBIT der Segmente ausgewirkt haben, sind im Folgenden kurz dargestellt.

*Daimler Trucks.* Mit dem Ziel, durch eine stärkere Nutzung von Effizienzen seine Rentabilität zu steigern, hat Daimler Trucks im Januar 2013 Personalanpassungen angekündigt. In Brasilien wurde im ersten Quartal 2013 ein freiwilliges Ausscheidensprogramm im Verwaltungsbereich begonnen, das zu einem Abbau von rund 1.000 Mitarbeitern (einschließlich Daimler Buses) geführt hat. In Fortführung dieser Personalanpassungsmaßnahmen hat Daimler Trucks im April 2014 ein freiwilliges Ausscheidensprogramm in Brasilien gestartet, das auf den Abbau weiterer Stellen zielt; dies führte in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 zu einem Abbau von rund 1.100 Stellen, überwiegend im produktiven Bereich.

Im Mai 2013 wurde darüber hinaus in Nichtproduktionsbereichen in Deutschland ein sozialverträgliches freiwilliges Ausscheidensprogramm mit dem Ziel gestartet, 800 Stellen zu reduzieren. Auch dieses Programm wurde im dritten Quartal 2014 fortgeführt.

*Daimler Buses.* Daimler Buses hat die im Jahr 2012 beschlossenen Optimierungsmaßnahmen in Westeuropa zum Jahresende 2013 erfolgreich abgeschlossen. Zum Programm zählten die konsequente Weiterentwicklung des europäischen Produktionsverbands, die Reduzierung der variablen Kosten sowie die Optimierung der Fixkosten. Dabei wurde das Wachstum durch

eine Neukundenoffensive sowie ein neu aufgestelltes Marktmanagement unterstützt. In Nordamerika wurden die Aktivitäten bereits im Jahr 2012 neu ausgerichtet. In diesem Zusammenhang wurde die Produktion von Orion Stadtbussen eingestellt. Ferner wurde im ersten Quartal 2013 in Brasilien das unter Daimler Trucks beschriebene freiwillige, sozialverträgliche Ausscheidensprogramm gestartet, mit dem Ziel die Prozesse in den indirekten Bereichen und in der Verwaltung zu optimieren. Die im Jahr 2014 fortgeführten, unter Daimler Trucks beschriebenen Personalanpassungsmaßnahmen in Brasilien betreffen in geringem Umfang auch Daimler Buses.

Tabelle 7 E.13 zeigt die Aufwendungen aus den Optimierungsprogrammen, die sich auf das EBIT der Segmente ausgewirkt haben. Zudem sind die mit der Umsetzung dieser Programme verbundenen Zahlungsmittelabflüsse dargestellt.

Die Aufwendungen betreffen zum überwiegenden Teil Personalmaßnahmen. Die Aufteilung auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist in Tabelle 7 E.14 dargestellt.

Der Stand der gebildeten Rückstellungen belief sich bei Daimler Trucks zum 30. September 2014 auf 6 (31. Dezember 2013: 64) Mio. €. Bei Daimler Buses waren zum 30. September 2014 Rückstellungen von 17 (31. Dezember 2013: 36) Mio. € bilanziert.

Aus den Optimierungsprogrammen werden Zahlungsmittelabflüsse bis Ende des Jahres 2017 erwartet, wobei der wesentliche Teil der Zahlungen bereits im Jahr 2014 erfolgen wird.

Aus den Optimierungsprogrammen bei Daimler Trucks werden in den Jahren 2014 und 2015 insgesamt Belastungen von mehr als 150 Mio. € erwartet.

## E.13

### Optimierungsprogramme

in Millionen €	Q3 2014	Q3 2013	Q1-3 2014	Q1-3 2013
<b>Daimler Trucks</b>				
EBIT	-30	-8	-106	-103
Zahlungsmittelabfluss	-8	-13	-142	-38
<b>Daimler Buses</b>				
EBIT	-	-2	-9	-26
Zahlungsmittelabfluss	-3	-9	-22	-25

## E.14

### Aufwendungen und Erträge aus den Optimierungsprogrammen bei Daimler Trucks und Daimler Buses

in Millionen €	Q3 2014	Q3 2013	Q1-3 2014	Q1-3 2013
Umsatzkosten	-10	-7	-61	-57
Vertriebskosten	-3	-	-11	-13
Allgemeine Verwaltungskosten	-15	-2	-31	-41
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-2	-1	-12	-12
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-	-	-	-9
Sonstige betriebliche Erträge	-	-	-	3
	<b>-30</b>	<b>-10</b>	<b>-115</b>	<b>-129</b>

## 5. Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

## E.15

### Übriges Finanzergebnis

in Millionen €	Q3 2014	Q3 2013	Q1-3 2014	Q1-3 2013
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen <sup>1</sup>	-84	-57	-215	-91
Sonstiges übriges Finanzergebnis	995	-8	653	-192
	<b>911</b>	<b>-65</b>	<b>438</b>	<b>-283</b>

<sup>1</sup> Ohne die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

Das »sonstige übrige Finanzergebnis« enthält in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 einen Ertrag aus dem Verkauf des 50%-Anteils an RRPSH von 1.006 (2013: 0) Mio. € sowie Aufwendungen aus der Bewertung der RRPSH Put-Option von 118 (2013: 50) Mio. €. Ferner sind Aufwendungen aus der Absicherung des Aktienkurses von Tesla Motors, Inc. (Tesla) von 230 (2013: 0) Mio. € enthalten. In den ersten neun Monaten des Jahres 2013 ist ein Verlust im Zusammenhang mit dem Verkauf der restlichen EADS-Anteile von 142 Mio. € ausgewiesen.

## 6. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen weisen folgende Zusammensetzung auf:

### E.16

#### Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Millionen €	Q3 2014	Q3 2013	Q1-3 2014	Q1-3 2013
<b>Zinserträge</b>				
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen	1	.	2	1
Zinsen und ähnliche Erträge	39	63	102	167
	40	63	104	168
<b>Zinsaufwendungen</b>				
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsbasierten Versorgungsplänen	-81	-89	-258	-266
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-108	-133	-288	-402
	-189	-222	-546	-668

## 7. Immaterielle Vermögenswerte

Die Immateriellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

### E.17

#### Immaterielle Vermögenswerte

in Millionen €	30. Sept. 2014	31. Dez. 2013
Geschäftswerte	712	681
Entwicklungskosten	7.203	7.310
Übrige immaterielle Vermögenswerte	1.340	1.397
	9.255	9.388

## 9. Vermietete Gegenstände

Zum 30. September 2014 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 31.488 (31. Dezember 2013: 28.160) Mio. €. In den ersten neun Monaten des Jahres 2014 ergaben sich Zugänge von 13.476 (2013: 11.506) Mio. € und Abgänge von 8.148 (2013: 6.378) Mio. €. Die Abschreibungen für die ersten neun Monate des Jahres 2014 betrugen 3.479 (2013: 3.247) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

## 8. Sachanlagen

Die Sachanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

### E.18

#### Sachanlagen

in Millionen €	30. Sept. 2014	31. Dez. 2013
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.807	6.791
Technische Anlagen und Maschinen	7.840	7.350
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.463	5.366
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.574	2.272
	22.684	21.779

## 10. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

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

### E.19

#### At-equity bewertete Finanzinvestitionen

in Millionen €	BBAC	BAIC Motor <sup>2</sup>	BFDA	Kamaz	RRPSH	EADS	Übrige	Gesamt
<b>30. September 2014</b>								
Höhe des Anteils (in %)	49,0	12,0	50,0	15,0	-	-	-	-
At-equity-Buchwert	784	661	329	140	-	-	321	2.235
At-equity-Ergebnis (Q3 2014) <sup>1</sup>	19	13	8	1	-	-	-24	17
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2014) <sup>1</sup>	85	26	6	-1	13	-	738	867
<b>31. Dezember 2013</b>								
Höhe des Anteils (in %)	49,0	12,0	50,0	15,0	50,0	-	-	-
At-equity-Buchwert	640	595	298	155	1.494	-	250	3.432
At-equity-Ergebnis (Q3 2013) <sup>1</sup>	11	-	1	5	18	-	-31	4
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2013) <sup>1</sup>	42	-	-22	12	12	3.397	-112	3.329

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Ab dem ersten Quartal 2014 bezieht Daimler das anteilige Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein. Das Ergebnis Q1-3 2014 von BAIC Motor umfasst die sieben Monate von Dezember 2013 bis Juni 2014. Das Ergebnis von BAIC Motor ist ungeprüft und basiert auf den lokalen Rechnungslegungsvorschriften.

**RRPSH/RRPS.** Im März 2014 hat Daimler beschlossen, seinen Anteil von 50% an dem Gemeinschaftsunternehmen RRPSH an den Partner Rolls-Royce zu übertragen. Daimler hat dafür eine im Jahr 2011 mit Rolls-Royce vereinbarte Put-Option auf seine Beteiligung an RRPSH genutzt.

Der Beteiligungsbuchwert von 1.415 Mio. €, der dem Geschäftsfeld Daimler Trucks zugeordnet ist, wurde in »Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte« umgegliedert; die Bewertung nach der Equity-Methode wurde beendet.

Mitte April 2014 wurde der Veräußerungspreis von 2.433 Mio. € vereinbart. Nach der Erteilung der kartellrechtlichen und außenwirtschaftsrechtlichen Freigaben wurde die Transaktion am 26. August 2014 vollzogen. Die Daimler-Vertreter in den Gremien und dem Management der RRPSH Gesellschaften legten ihre Ämter nieder. Das Verkaufsergebnis von 1.006 Mio. € wurde im »Übrigen Finanzergebnis« ausgewiesen und ist in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zum Konzern-EBIT enthalten. Weitere Erläuterungen zur Put-Option können Anmerkung 18 entnommen werden.

**BAIC Motor.** Aus der Aufteilung des Kaufpreises auf die zugehörigen Vermögenswerte und Schulden ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

**Übrige.** Seit der Hauptversammlung von Tesla am 3. Juni 2014 gehört dem »Board of Directors« kein Vertreter von Daimler mehr an. Demzufolge endete der maßgebliche Einfluss von Daimler auf Tesla mit dem Tag der Hauptversammlung und die Beteiligung ist seitdem mit ihrem beizulegenden Zeitwert auf Basis des Börsenwerts als »Zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswert« in der Bilanz zu erfassen. Der aus der erstmaligen Bewertung zum beizulegenden Zeitwert resultierende Unterschied zwischen dem am 3. Juni 2014 festgestellten Börsenwert und dem Buchwert der at-equity bewerteten Betei-

gung war im zweiten Quartal 2014 zahlungsmittelunwirksam im Konzern-EBIT zu berücksichtigen und führte zu einem Ertrag von 718 Mio. €. Der Beteiligungsbuchwert, der bisher dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet war, sowie der Ertrag aus der Neubewertung werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzern-Vermögenswerten bzw. zum Konzern-EBIT ausgewiesen.

Daimler hat im März 2014 die bisher von der Evonik Degussa GmbH (Evonik) gehaltenen 50,1% der Anteile an der Li-Tec Battery GmbH (Li-Tec) übernommen und wird damit Alleineigentümer des Unternehmens. Die Auswirkungen auf den Konzernabschluss sind nicht wesentlich.

Ferner ist in den übrigen Gesellschaften die Beteiligung an der Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) enthalten, die dem Segment Mercedes-Benz Vans zugeordnet ist. Im Jahr 2012 wurde eine Wertminderung auf den Beteiligungsbuchwert an FBAC erfasst; im zweiten Quartal 2014 war aufgrund verbesserter Ergebniserwartungen eine Wertaufholung vorzunehmen, die zu einem Ertrag von 61 Mio. € führte. FBAC hat im dritten Quartal 2014 eine Kapitalerhöhung von 24 Mio. € erhalten.

Shenzen BYD Daimler New Technology Co. Ltd. (SBDNT), ein weiteres Gemeinschaftsunternehmen des Konzerns, das dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet ist, hat im ersten Quartal 2014 eine Kapitalerhöhung von 34 Mio. € erhalten.

Darüberhinaus enthalten die at-equity-Ergebnisse der übrigen Gesellschaften Anlaufverluste aus dem Bereich der alternativen Antriebe, die dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet sind. Im dritten Quartal 2014 wurde eine Wertminderung auf eine Beteiligung von 30 Mio. € vorgenommen.

## 11. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

### E.20

#### Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Millionen €	30. September 2014			31. Dezember 2013		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Absatzfinanzierung mit Endkunden	9.838	20.995	30.833	9.065	17.599	26.664
Absatzfinanzierung mit Händlern	11.222	2.039	13.261	9.781	1.723	11.504
Finanzierungsleasing-Verträge	4.911	10.049	14.960	4.545	8.928	13.473
Buchwert (brutto)	25.971	33.083	59.054	23.391	28.250	51.641
Wertberichtigungen	-416	-530	-946	-390	-481	-871
Buchwert (netto)	25.555	32.553	58.108	23.001	27.769	50.770

Unter den Finanzierungsleasing-Verträgen wurden zum 30. September 2014 auch Vermögenswerte von 359 (31. Dezember 2013: 455) Mio. € aus Verträgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit Dritten ausgewiesen, die nicht das Fahrzeuggeschäft betreffen (Leveraged Leases).

Im Rahmen der weiteren Konzentration auf das Fahrzeuggeschäft hat Daimler Financial Services in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 einen nicht fahrzeugbezogenen Vermögenswert veräußert, der Gegenstand eines Finanzierungsleasing-Vertrags war. Hieraus resultierte ein Mittelzufluss von 69 Mio. €. Der Ertrag vor Steuern aus dieser Transaktion belief sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 auf 45 Mio. € und wurde im EBIT des Segments Daimler Financial Services ausgewiesen.

## 12. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

### E.21

#### Vorräte

in Millionen €	30. Sept. 2014	31. Dez. 2013
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.311	2.011
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.143	2.275
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	15.877	13.028
Geleistete Anzahlungen	140	35
	21.471	17.349

## 13. Eigenkapital

**Genehmigtes Kapital.** Die Hauptversammlung vom 9. April 2014 hat den Vorstand erneut ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 8. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder gegen Sacheinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2014). Der Vorstand wurde u.a. auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen.

**Belegschaftsaktienprogramme.** In den ersten neun Monaten des Jahres 2014 hat die Daimler AG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,4 Mio. Stück Daimler Aktien erworben und an Mitarbeiter ausgegeben.

**Dividende.** Die Hauptversammlung vom 9. April 2014 hat beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2013 der Daimler AG (Einzelabschluss) eine Dividende von 2.407 Mio. € (2,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten. Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 10. April 2014.



## 14. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

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

**Geleistete Beiträge an die Planvermögen.** Im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 betragen die Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen 37 und 168 (2013: 23 und 107) Mio. €.

**Planabgeltung.** Im Mai 2014 wurde im Rahmen von Tarifverhandlungen zwischen der Daimler Trucks North America LLC und der US-amerikanischen Gewerkschaft »United Auto Workers« (UAW) die Abgeltung eines Gesundheitsfürsorgeplans vereinbart. Infolge dieser Vereinbarung wurde die Rückstellung aus der Verpflichtung gegenüber den Anwärtern in der Konzernbilanz zum 30. Juni 2014 von den »Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen« in die »übrigen finanziellen Verbindlichkeiten« umgegliedert; der Zahlungsmittelabfluss hieraus (rund 0,3 Mrd. €) erfolgte im Oktober 2014. Die Übertragung der Verpflichtung gegenüber den Rentnern (rund 0,1 Mrd. €) ist von der Zustimmung der US-amerikanischen Gerichte abhängig, so dass der Zeitpunkt des Zahlungsmittelabflusses nicht verlässlich bestimmbar ist. Auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und das EBIT von Daimler Trucks ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen.

### E.22

#### Pensionsaufwendungen drittes Quartal

in Millionen €	Gesamt	Q3 2014		Gesamt	Q3 2013	
		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-130	-108	-22	-136	-112	-24
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-25	-25	-	-	-	-
Nettozinsaufwand	-72	-62	-10	-75	-63	-12
Nettozinsertrag	1	-	1	-	-	-
	<b>-226</b>	<b>-195</b>	<b>-31</b>	<b>-211</b>	<b>-175</b>	<b>-36</b>

### E.23

#### Pensionsaufwendungen erste neun Monate

in Millionen €	Gesamt	Q1-3 2014		Gesamt	Q1-3 2013	
		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-387	-324	-63	-407	-336	-71
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-25	-25	-	-	-	-
Nettozinsaufwand	-216	-186	-30	-224	-195	-29
Nettozinsertrag	2	-	2	1	-	1
	<b>-626</b>	<b>-535</b>	<b>-91</b>	<b>-630</b>	<b>-531</b>	<b>-99</b>

## 15. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

### E.24

#### Rückstellungen für sonstige Risiken

in Millionen €	30. September 2014			31. Dezember 2013		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Produktgarantien	2.359	2.492	4.851	2.380	2.325	4.705
Personal- und Sozialbereich	1.527	1.945	3.472	1.501	1.732	3.233
Übrige	2.966	1.322	4.288	2.738	1.213	3.951
	6.852	5.759	12.611	6.619	5.270	11.889

## 16. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

### E.25

#### Finanzierungsverbindlichkeiten

in Millionen €	30. September 2014			31. Dezember 2013		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Anleihen	8.640	33.222	41.862	9.091	29.653	38.744
Geldmarktpapiere	1.077	8	1.085	1.086	-	1.086
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.739	11.182	21.921	10.173	8.916	19.089
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	8.796	2.353	11.149	8.539	2.718	11.257
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	3.688	2.295	5.983	3.478	2.653	6.131
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	44	245	289	39	271	310
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	653	700	1.353	586	535	1.121
	33.637	50.005	83.642	32.992	44.746	77.738

## 17. Rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, leitete die Bundesrepublik Deutschland gegen die Daimler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und die Toll Collect GbR ein Schiedsverfahren ein; die Schiedsklage wurde im August 2005 eingereicht. Diese verlangt Schadenersatz, Vertragsstrafen sowie die Übertragung von gewerblichen Schutzrechten auf die Toll Collect GmbH. Die Bundesrepublik Deutschland macht insbesondere Ansprüche geltend auf

- Ersatz von Mautausfallschäden für den Zeitraum vom 1. September 2003 bis 31. Dezember 2004 von 3,33 Mrd. € zuzüglich Zinsen von 5% pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage (per 29. September 2014 beziffert auf 2,0 Mrd. €),
- Vertragsstrafen nach dem Stand vom 31. Juli 2005 von ungefähr 1,65 Mrd. € zuzüglich Zinsen von 5% pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage (per 29. September 2014 beziffert auf 225 Mio. €) und
- Refinanzierungskosten von 196 Mio. €.

Der Betrag für Vertragsstrafen kann sich erhöhen, da unter anderem zeitabhängige Vertragsstrafen verlangt und weitere vertragsstrafenrelevante Sachverhalte durch die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht werden. Die Klageerwiderung wurde dem Schiedsgericht am 30. Juni 2006 zugestellt. Die Replik der Bundesrepublik Deutschland wurde dem Schiedsgericht am 15. Februar 2007 zugestellt. Die Duplik der Beklagten wurde dem Schiedsgericht am 1. Oktober 2007 übergeben.

Das Schiedsgericht hielt am 16. und 17. Juni 2008 eine erste mündliche Verhandlung ab. Die Klägerin und die Beklagten haben seither weitere Schriftsätze eingereicht. Eine Anhörung von Zeugen und Sachverständigen fand zwischen dem 6. und 14. Dezember 2010 statt. Es wurden weitere Schriftsätze der Parteien am 15. Juli und am 15. November 2011 ausgetauscht. Nachdem der Vorsitzende des Schiedsgerichts Ende März 2012 aus persönlichen Gründen ausgeschieden war, hat das Verwaltungsgericht Berlin am 29. Oktober 2012 einen neuen Vorsitzenden bestellt. In den Jahren 2013 und 2014 wurden weitere Schriftsätze zwischen den Parteien ausgetauscht. Im Mai 2014 wurde eine weitere mündliche Verhandlung durchgeführt. Beide Parteien reichten Schriftsätze zum Ausgang dieser Verhandlung im August und September 2014 ein. Eine weitere Verhandlung wurde Anfang Oktober 2014 durchgeführt. Weitergehende Angaben zu diesem Verfahren und des damit für das Unternehmen verbundenen Risikos, insbesondere der in diesem Zusammenhang getroffenen Maßnahmen, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um das Ergebnis des Verfahrens nicht zu beeinträchtigen.

Daimler hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland weiterhin für unbegründet.

## 18. Finanzinstrumente

Die nachfolgende Tabelle 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.26

#### Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

in Millionen €	30. September 2014		31. Dezember 2013	
	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	58.108	58.509	50.770	51.115
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.238	8.238	7.803	7.803
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.610	12.610	11.053	11.053
<b>Verzinsliche Wertpapiere</b>				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	6.840	6.840	7.066	7.066
<b>Übrige finanzielle Vermögenswerte</b>				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	3.323	3.323	2.052	2.052
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.618	2.618	1.452	1.452
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	705	705	600	600
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	88	88	350	350
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	943	943	1.703	1.703
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	3.024	3.024	2.136	2.136
	<b>93.174</b>	<b>93.575</b>	82.933	83.278
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Finanzierungsverbindlichkeiten	83.642	85.162	77.738	79.026
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.929	11.929	9.086	9.086
<b>Übrige finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	400	400	413	413
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.944	1.944	395	395
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.616	8.616	7.468	7.468
	<b>106.531</b>	<b>108.051</b>	95.100	96.388

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

**Verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte.** Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten:

- zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremd- und Eigenkapitalanteile; diese Finanzinstrumente wurden mit Börsenkursen zum 30. September 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 Eigenkapitalanteile umfassen insbesondere die Beteiligungen an Nissan Motor Co., Ltd. (Nissan), Tesla und Renault SA (Renault).
- zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile; für diese Finanzinstrumente konnten keine beizulegenden Zeitwerte ermittelt werden, da Börsen- oder Marktwerte nicht verfügbar waren. Hierbei handelt es sich um Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen, bei denen keine Indikatoren einer dauerhaften Wertminderung zum Bilanzstichtag vorlagen und für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar sind. Für diese Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen. Für die zum 30. September 2014 ausgewiesenen Anteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte 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 Devisentermingeschäften und von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Devisenoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.
- derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet.
- derivative Commodity-Sicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Commodity-Sicherungskontrakte (z. B. Commodity Forwards) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge bestimmt.

**Übrige finanzielle Verbindlichkeiten.** Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Für Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten, sowie zu *derivativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, wird auf die Ausführungen unter »Verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte« verwiesen.

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 die in IFRS 13.48 beschriebene Ausnahme (auf Nettobasis gesteuerte Portfolien) in Anspruch genommen.

Tabelle [7 E.27](#) zeigt, in welche Bemessungshierarchien die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

## E.27

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

in Millionen €	30. September 2014				31. Dezember 2013			
	Gesamt	Stufe 1 <sup>1</sup>	Stufe 2 <sup>2</sup>	Stufe 3 <sup>3</sup>	Gesamt	Stufe 1 <sup>1</sup>	Stufe 2 <sup>2</sup>	Stufe 3 <sup>3</sup>
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	9.458	7.275	2.183	-	8.518	6.264	2.254	-
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.618	2.610	8	-	1.452	1.446	6	-
davon verzinsliche Wertpapiere	6.840	4.665	2.175	-	7.066	4.818	2.248	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	88	-	88	-	350	-	232	118
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	943	-	943	-	1.703	-	1.703	-
	10.489	7.275	3.214	-	10.571	6.264	4.189	118
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	400	-	400	-	413	-	413	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.944	-	1.944	-	395	-	395	-
	2.344	-	2.344	-	808	-	808	-

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

Die Entwicklung der finanziellen Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet und der Stufe 3 zugeordnet sind, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

## E.28

### Entwicklung der in Stufe 3 zugeordneten erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte

in Millionen €	2014
Stand zum 1. Januar	118
Im übrigen Finanzergebnis erfasste Verluste	-118
<b>Stand zum 30. September</b>	<b>-</b>

Die zum 1. Januar 2014 der Stufe 3 zugeordneten finanziellen Vermögenswerte betreffen ausschließlich die Option des Konzerns, die gehaltenen Anteile an der RRPSH Rolls-Royce andienen zu können. Daimler hat die Anteile an der RRPSH im ersten Quartal 2014 Rolls-Royce angedient. Der Übertragungspreis für die Anteile an der RRPSH lag über dem Mindestausübungspreis der Option. Daher wurde der Wert der Option bereits zum 31. März 2014 mit Null angesetzt.

## 19. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das dritte Quartal 2014 und 2013 wie folgt dar:

### E.29

#### Segmentberichterstattung drittes Quartal

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
<b>Q3 2014</b>								
Außenumsatzerlöse	18.007	7.925	2.424	1.019	3.747	33.122	-	33.122
Konzerninterne Umsatzerlöse	670	538	91	15	251	1.565	-1.565	-
Umsatzerlöse gesamt	18.677	8.463	2.515	1.034	3.998	34.687	-1.565	33.122
Segmentergebnis (EBIT)	1.584	588	176	64	355	2.767	965	3.732
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-8	11	1	-	-	4	13	17
davon Ergebnis aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-55	-21	-7	-2	-1	-86	2	-84

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
<b>Q3 2013</b>								
Außenumsatzerlöse	15.887	7.502	2.170	1.112	3.428	30.099	-	30.099
Konzerninterne Umsatzerlöse	634	480	83	15	229	1.441	-1.441	-
Umsatzerlöse gesamt	16.521	7.982	2.253	1.127	3.657	31.540	-1.441	30.099
Segmentergebnis (EBIT)	1.200	522	152	59	322	2.255	-24	2.231
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-36	39	1	1	-	5	-1	4
davon Ergebnis aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-32	-15	-5	-1	-1	-54	-3	-57



Die Segmentinformationen stellen sich für die ersten neun Monate des Jahres 2014 und 2013 wie folgt dar:

## E.30

### Segmentberichterstattung erste neun Monate

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
<b>Q1-3 2014</b>								
Außenumsatzerlöse	51.445	21.987	6.947	2.896	10.848	94.123	-	94.123
Konzerninterne Umsatzerlöse	2.007	1.563	274	45	787	4.676	-4.676	-
Umsatzerlöse gesamt	53.452	23.550	7.221	2.941	11.635	98.799	-4.676	94.123
Segmentergebnis (EBIT)	4.176	1.384	541	167	1.088	7.356	1.258	8.614
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	47	24	64	-	-13	122	745	867
davon Ergebnis aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-141	-52	-18	-3	-1	-215	-	-215

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
<b>Q1-3 2013</b>								
Außenumsatzerlöse	45.134	21.434	6.417	2.770	10.138	85.893	-	85.893
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.821	1.537	256	42	644	4.300	-4.300	-
Umsatzerlöse gesamt	46.955	22.971	6.673	2.812	10.782	90.193	-4.300	85.893
Segmentergebnis (EBIT)	2.701	1.072	437	55	955	5.220	3.170	8.390
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-80	21	2	1	-12	-68	3.397	3.329
davon Ergebnis aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-50	-23	-8	-3	-1	-85	-6	-91

**Überleitung.** Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ergibt sich aus Tabelle [E.31](#).

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

Das »Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen« enthält in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 den Ertrag aus der Neubewertung der Beteiligung an Tesla von 718 Mio. € sowie das anteilige Ergebnis von BAIC Motor. Das Vorjahresergebnis beinhaltet den Ertrag aus der Neubewertung der Anteile an EADS.

Die »Sonstigen zentralen Posten« umfassen in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 die Aufwendungen aus der Absicherung des Aktienkurses von Tesla von 230 (2013: 0) Mio. € und aus der Bewertung der RRPSH Put-Option von 118 (2013: 50) Mio. €. Daneben sind Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren enthalten. Im Vorjahr ist ein Verlust im Zusammenhang mit dem Verkauf der restlichen EADS-Anteile von 142 Mio. € ausgewiesen, der im »Übrigen Finanzergebnis« berichtet wurde.

## E.31

### Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT)

in Millionen €	Q3 2014	Q3 2013	Q1-3 2014	Q1-3 2013
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	2.767	2.255	7.356	5.220
Ergebnis aus dem Abgang der Beteiligung an RRPSH	1.006	-	1.006	-
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	13	-1	745	3.397
Sonstige zentrale Posten	-72	-29	-524	-295
Eliminierungen	18	6	31	68
Konzern-EBIT	3.732	2.231	8.614	8.390
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten <sup>1</sup>	-2	-	-6	-
Zinserträge	40	63	104	168
Zinsaufwendungen	-189	-222	-546	-668
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.581	2.072	8.166	7.890

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

## 20. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [7 E.32](#) dargestellt.

**Assoziierte Unternehmen.** Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen im Jahr 2014 wesentliche erbrachte und empfangene Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

Daimler, die Beijing Automotive Group Co., Ltd. (BAIC Group) und BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) haben am 1. Februar 2013 einen Vertrag unterzeichnet, wonach Daimler in BAIC Motor investieren wird. BAIC Motor ist die Pkw-Sparte der BAIC Group, einem der führenden Automobilunternehmen in China. Die Transaktion wurde am 18. November 2013 abgeschlossen. Danach gab BAIC Motor an Daimler neue Anteile in Höhe von 12% des Anteilsbesitzes zum Preis von 627 Mio. € inklusive Anschaffungsnebenkosten aus. In diesem Zusammenhang hat Daimler zwei Sitze im Verwaltungsgremium von BAIC Motor erhalten. Im Dezember 2013 und im Juni 2014 haben die Anteilseigner von BAIC Motor Dividendenzahlungen beschlossen, wovon 23 Mio. € und 10 Mio. € auf Daimler entfallen. Aus der Aufteilung des Kaufpreises auf die zugehörigen Vermögenswerte und Schulden ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Ebenfalls am 18. November 2013 hat BAIC Motor seinen Anteil am gemeinsamen Joint Venture BBAC über eine Kapitalerhöhung um 1% auf 51% erhöht. Als Ergebnis dieser Transaktion ist der Anteil von Daimler an BBAC auf 49% gesunken und BBAC wurde als ein assoziiertes Unternehmen eingestuft; bis zum Ende des dritten Quartals 2013 wurde das Unternehmen als Gemeinschaftsunternehmen ausgewiesen. Aus dem Statuswechsel hat sich keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss ergeben; die Gesellschaft wird weiterhin at-equity in den Konzernabschluss einbezogen.

BBAC produziert und vertreibt für den Konzern Mercedes-Benz Fahrzeuge in China. Daimler plant in den Jahren 2014 und 2015 rund 0,3 Mrd. € in das Gemeinschaftsunternehmen BBAC zu investieren. Bei weiterem Kapitalbedarf würde BBAC die erforderlichen Mittel an den Kapitalmärkten aufnehmen. Im Dezember 2013 haben die Anteilseigner von BBAC eine Dividendenzahlung beschlossen, von der 101 Mio. € auf Daimler entfallen. Die entsprechende Forderung ist in Tabelle [7 E.32](#) enthalten.

Ferner bestehen Geschäftsbeziehungen mit der Rolls-Royce Power Systems AG (RRPS), die ein Tochterunternehmen der RRPSH ist. RRPS bezieht Motoren, sonstige Teile und Dienstleistungen vom Konzern. Die Beteiligung an RRPSH ist im dritten Quartal 2014 abgegangen.

Daneben werden Leistungen von MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group) bezogen. MBtech Group entwickelt, integriert und erprobt weltweit Komponenten, Systeme, Module und Fahrzeuge.

**Gemeinschaftsunternehmen.** Die Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen in den ersten neun Monaten des Jahres 2013 betrafen überwiegend die Geschäftsbeziehungen mit BBAC.

Bis zum Ende des ersten Quartals 2013 entfielen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen auf die Mercedes-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft, die Fahrzeuge und Ersatzteile des Konzerns vertreibt und im März 2013 zusammen mit weiteren Gesellschaften von der Pappas-Gruppe vollständig erworben wurde.

Zudem bestehen Geschäftsbeziehungen mit dem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co. Ltd. (FBAC). FBAC produziert und vertreibt Vans der Marke Mercedes-Benz in China. Im Jahr 2013 wurde ein neues Entwicklungszentrum von Mercedes-Benz Vans in China eröffnet. Die Gesamtinvestition für das Zentrum beläuft sich auf rund 60 Mio. €.

Das von Daimler zusammen mit dem chinesischen Lkw-Hersteller Beiqi Foton Motor Co., Ltd. gegründete Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA) zur Produktion von Lkw und Lkw-Motoren hat seine operative Tätigkeit am 1. Juli 2012 aufgenommen. Daimler hat bisher eine Kapitaleinlage von 344 Mio. € in BFDA geleistet.

Die zusammen mit Kamaz OAO (Kamaz), einem weiteren assoziierten Unternehmen des Konzerns, gegründeten Gemeinschaftsunternehmen Mercedes-Benz Trucks Vostok OOO und Fuso Kamaz Trucks Rus Ltd. produzieren und vertreiben in Russland Lkw der Marken Mercedes-Benz und FUSO. Zudem werden Busse der Marken Mercedes-Benz und Setra in Russland vertrieben. Daimler und der russische Lkw-Hersteller Kamaz haben im Rahmen ihrer strategischen Partnerschaft Lizenzverträge zur Produktion von Axor und Atego Fahrerhäusern sowie Lieferabkommen über Kabinen, Motoren und Achsen für Lkw und Busse des russischen Unternehmens unterzeichnet.

Shenzen BYD Daimler New Technology Co. Ltd. (SBDNT), ein weiteres Gemeinschaftsunternehmen des Konzerns, das dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet ist, hat im ersten Quartal 2014 eine Kapitalerhöhung von 34 Mio. € erhalten. Ferner wurde der SBDNT ein Konsortialdarlehen von externen Banken gewährt. Für dieses Darlehen garantiert Daimler entsprechend seiner 50%-igen Beteiligung an SBDNT anteilig mit einem Betrag von 750 Mio. RMB (rund 90 Mio. €). Der Vertrag wurde am 4. April 2014 unterzeichnet.

Im Zusammenhang mit seiner 45%-igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgegeben, die in Tabelle [7 E.32](#) nicht enthalten sind (100 Mio. € zum 30. September 2014 und zum 31. Dezember 2013).

## E.32

### Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			
	Q3 2014	Q3 2013	Q1-3 2014	Q1-3 2013	Q3 2014	Q3 2013	Q1-3 2014	Q1-3 2013
Assoziierte Unternehmen	633	180	1.736	480	79	91	224	282
Gemeinschaftsunternehmen	158	703	500	1.825	89	125	236	205
davon BBAC	577	519	1.453	1.222	11	20	21	28

in Millionen €	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	30. September 2014	31. Dezember 2013	30. September 2014	31. Dezember 2013
Assoziierte Unternehmen	696	713	38	61
Gemeinschaftsunternehmen	194	234	26	54
davon BBAC	676	569	12	12

## 21. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mitte Oktober 2014 hat Daimler seine Beteiligung an Tesla veräußert und das zugehörige Kurssicherungsinstrument vorzeitig aufgelöst. Hieraus hat sich insgesamt ein Mittelzufluss von rund 0,6 Mrd. € ergeben. Im Konzern-EBIT des vierten Quartals wird sich ein Ertrag von rund 0,1 Mrd. € niederschlagen.

# Adressen | Informationen.

# Finanzkalender.

## **Investor Relations**

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

Diesen Zwischenbericht sowie weitere  
Informationen finden Sie im Internet unter  
**[www.daimler.com](http://www.daimler.com)**

## **Konzeption und Inhalt**

Daimler AG  
Investor Relations

## **Publikationen für unsere Aktionäre:**

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

## **Zwischenbericht Q3 2014**

23. Oktober 2014

## **Jahrespressekonferenz**

5. Februar 2015

## **Präsenzkonferenz für Analysten und Investoren**

6. Februar 2015

## **Vorlage des Geschäftsberichts 2014**

17. Februar 2015

## **Hauptversammlung 2015**

Messe Berlin  
1. April 2015

## **Zwischenbericht Q1 2015**

28. April 2015

## **Zwischenbericht Q2 2015**

23. Juli 2015

## **Zwischenbericht Q3 2015**

22. Oktober 2015

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

