

# 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 Konjunktorentwicklung 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