

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
Mercedes-Benz Cars				
Abwertung von Beteiligungen im Bereich alternativer Antriebe	-30	-51	-30	-94
Daimler Trucks				
Personalanpassungen	-30	-8	-106	-103
Mercedes-Benz Vans				
Wertaufholung des Beteiligungsbuchwerts an Fujian Benz Automotive Corp. Ltd.	-	-	61	-
Daimler Buses				
Neuausrichtung Geschäftssystem	-	-2	-9	-26
Überleitung				
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
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenanfang	11.053	10.996	57
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.270	3.160	110
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.557	-4.159	2.602
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-457	777	-1.234
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	301	-159	460
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	12.610	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 ¹	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
Liquidität	17.016	15.148	1.868
Finanzierungsverbindlichkeiten	626	-1.324	1.950
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	233	10	223
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	859	-1.314	2.173
Netto-Liquidität	17.875	13.834	4.041

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
Liquidität	19.450	18.119	1.331
Finanzierungsverbindlichkeiten	-83.642	-77.738	-5.904
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	241	-3	244
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-83.401	-77.741	-5.660
Netto-Verschuldung	-63.951	-59.622	-4.329

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 %
Aktiva			
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
Summe Aktiva	187.199	168.518	+11
Passiva			
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
Summe Passiva	187.199	168.518	+11

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.

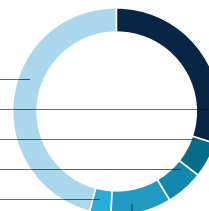
Mitarbeiter

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.