

DAIMLER

Zwischenbericht Q2 2014



Inhaltsverzeichnis.

A Wichtige Kennzahlen

B Daimler am Kapitalmarkt

C Konzernzwischenlagebericht (Seiten 7 – 20)

- 7 Geschäftsentwicklung
- 9 Ertragslage
- 12 Finanzlage
- 15 Vermögenslage
- 17 Investitions- und Forschungstätigkeit
- 17 Mitarbeiter
- 17 Wichtige Ereignisse
- 18 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

- 52 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 53 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

F Adressen | Informationen | Finanzkalender

Titelbild:

Das neue S-Klasse Coupé setzt wieder neue Maßstäbe im Segment der Luxus-Coupés als Spitze des Modellprogramms von Mercedes-Benz. Das stilbildende unverwechselbare Design verbindet die klassischen Proportionen eines sportlichen großen Coupés mit modernem Luxus und zukunftsweisender Technologie. Als Weltpremiere verfügt das S-Klasse Coupé auf Wunsch über das Fahrwerkssystem MAGIC BODY CONTROL mit Kurvenneigefunktion. Für ein einzigartiges Erscheinungsbild sorgen auf Wunsch expressive Frontscheinwerfer mit insgesamt 96 Swarovski-Kristallen.

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

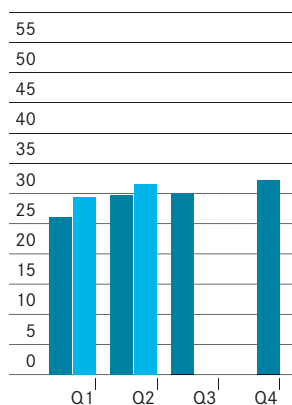
€-Werte in Millionen	Q2 2014	Q2 2013	Veränd. in %
Umsatz	31.544	29.692	+6 ¹
Westeuropa	10.852	10.181	+7
davon Deutschland	5.277	5.012	+5
NAFTA	9.183	8.387	+9
davon USA	7.935	7.224	+10
Asien	6.756	5.976	+13
davon China	3.227	2.819	+14
Übrige Märkte	4.753	5.148	-8
Sachinvestitionen	1.045	1.037	+1
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.316	1.371	-4
davon aktivierte Entwicklungskosten	243	355	-32
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	753	3.454	-78
EBIT	3.095	5.242	-41
Konzernergebnis	2.196	4.583	-52
Ergebnis je Aktie (in €)	1,97	2,65	-26
Beschäftigte	280.829	274.616 ²	+2

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 11%.

2 Stand 31.12.2013.

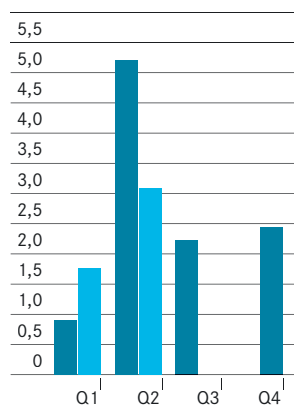
Umsatz

in Milliarden €



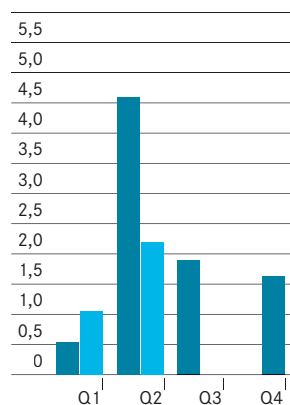
EBIT

in Milliarden €



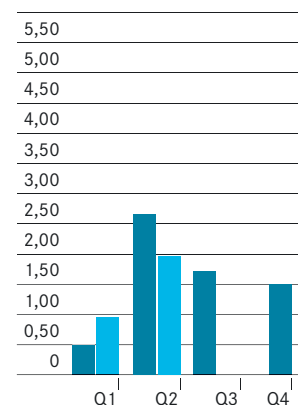
Konzernergebnis

in Milliarden €



Ergebnis je Aktie

in €



■ 2013
■ 2014

Q1-2

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Veränd. in %
Umsatz	61.001	55.794	+9 ¹
Westeuropa	20.908	19.198	+9
davon Deutschland	10.090	9.292	+9
NAFTA	17.513	15.916	+10
davon USA	15.282	13.747	+11
Asien	13.806	11.192	+23
davon China	6.504	4.971	+31
Übrige Märkte	8.774	9.488	-8
Sachinvestitionen	2.088	2.095	-0
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.667	2.731	-2
davon aktivierte Entwicklungskosten	518	674	-23
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	1.447	2.302	-37
EBIT	4.882	6.159	-21
Konzernergebnis	3.282	5.147	-36
Ergebnis je Aktie (in €)	2,93	3,16	-7
Beschäftigte	280.829	274.616 ²	+2

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 14%.

2 Stand 31.12.2013.

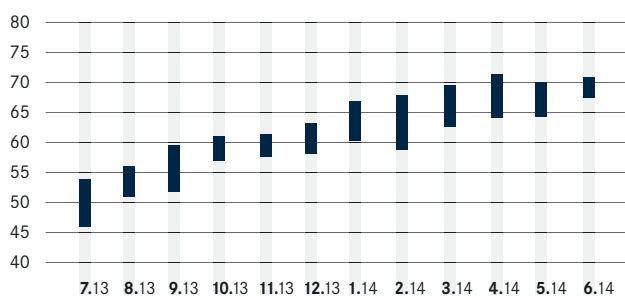
Daimler am Kapitalmarkt.

Kennzahlen

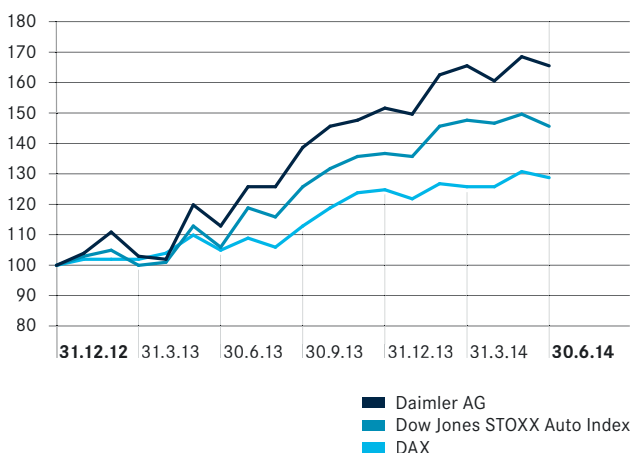
	30. Juni 2014	30. Juni 2013	Veränderung in %
Ergebnis je Aktie im Q2 (in €)	1,97	2,65	-26
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,0	+0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	73,18	49,70	+47
Xetra-Schlusskurs (in €)	68,40	46,49	+47

Höchst- und Tiefsturse Daimler, 2013/2014

in €



Börsenkursentwicklung (indiziert)



Daimler Aktie folgt im zweiten Quartal einer Seitwärtsbewegung

Unsere Aktie entwickelte sich im Verlauf des zweiten Quartals 2014 im Einklang mit dem Dow Jones STOXX Auto Index. Zum Auftakt des Quartals profitierten die Aktienmärkte von der Erwartung, dass die Europäische Zentralbank (EZB) vor dem Hintergrund der niedrigen Inflation ihre unterstützenden Maßnahmen ausweiten könnte. Zunehmende Sorgen über eine Ausweitung der Ukraine-Krise führten an den weltweiten Aktienmärkten dann jedoch zu nachgebenden Kursen. Daimler konnte mit den Ergebnissen des ersten Quartals die Erwartungen der Analysten leicht übertreffen. Insgesamt lagen in dieser Berichtssaison die Ergebnisse der meisten Unternehmen allerdings im Rahmen der Markterwartungen und konnten den Kursen keine Dynamik verleihen. In der zweiten Hälfte des Quartals erholten sich die Aktienmärkte, nachdem die EZB angekündigt hatte, mit weiteren monetären Maßnahmen dem Risiko einer Deflation sowie der schwachen Entwicklung der Kreditvolumen in der Eurozone entgegenzuwirken, und sowohl der DAX als auch der S&P 500 erreichten neue historische Höchststände. Zyklische Sektoren entwickelten sich im zweiten Quartal etwas schwächer als der Gesamtmarkt, und auch der Autosektor konnte sich dieser Entwicklung nicht entziehen. Die Daimler-Aktie schloss Ende Juni mit einem Kurs von 68,40 € und damit auf dem Niveau vom Quartalsanfang. Sie entwickelte sich somit ein wenig besser als der Dow Jones STOXX Auto Index (-1%), allerdings leicht schlechter als der DAX (+3%). Unter Einbeziehung der von der Hauptversammlung am 9. April 2014 beschlossenen Dividende von 2,25 € je Aktie konnten unsere Aktionäre jedoch im zweiten Quartal einen Wertzuwachs von 3% verbuchen. Die Marktkapitalisierung lag zum Quartalsende bei 73,2 Mrd. €. Das waren 23,5 Mrd. € oder 47% mehr als ein Jahr zuvor.

Günstiges Zinsumfeld für Refinanzierungen genutzt

Im zweiten Quartal haben wir insbesondere die günstigen Bedingungen am Sterlingmarkt für zwei Emissionen mit einem Gesamtvolumen von 650 Mio. £ genutzt. Darüber hinaus hat die Daimler AG Anfang Juli eine zehnjährige Anleihe in Höhe von 500 Mio. € im Euromarkt emittiert. Im April und Juli 2014 wurden in den USA aufgrund des sehr günstigen Marktumfelds Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen mit einem Volumen von 2,0 bzw. 1,1 Mrd. US-\$ durchgeführt.

Konzernzwischenlagebericht.

Absatz mit 628.900 Einheiten über Vorjahresniveau

Umsatzanstieg um 6% auf 31,5 Mrd. €

EBIT aus dem laufenden Geschäft mit 2.463 Mio. € deutlich über Vorjahresniveau (2.192 Mio. €)

Konzernergebnis von 2.196 (i. V. 4.583) Mio. €

Für Gesamtjahr 2014 deutlicher Anstieg bei Absatz und Umsatz erwartet

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

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft setzt Expansion fort

Die **Weltwirtschaft** hat im zweiten Quartal 2014 ihren generellen Aufwärtstrend zwar bestätigen können, das Wachstumstempo ist jedoch weiterhin vergleichsweise gering. Am dynamischsten dürfte dabei noch die konjunkturelle Entwicklung in den USA gewesen sein, die nach dem unerwartet deutlichen Rückgang vom ersten Quartal eine entsprechende Gegenbewegung zeigen sollte. Im Gegensatz dazu fehlte es in Japan nach den steuerbedingten Vorzieheffekten des ersten Quartals nun an Nachfrage. Die ökonomischen Frühindikatoren für die Europäische Währungsunion deuten darauf hin, dass sich die Belebung zwar fortgesetzt hat, aber wie zuvor nur sehr verhalten ausgefallen ist und zudem erhebliche regionale Unterschiede aufweist. Erfreulicherweise spricht vieles dafür, dass die chinesische Wirtschaft weiter solide wächst. In anderen wichtigen Schwellenländern blieb die wirtschaftliche Lage dagegen bis zuletzt angespannt, so insbesondere in Russland und Brasilien. Ein Belastungsfaktor für die Weltwirtschaft sind die gestiegenen politischen Risiken; dies zeigt sich unter anderem an den hohen Rohölpreisen. Trotz dieses eher schwierigen Umfelds konnten die Aktienmärkte im Verlauf des zweiten Quartals leicht zulegen; der Euro tendierte nahezu unvermindert stark.

Die **weltweite Pkw-Nachfrage** bewegte sich auch im zweiten Quartal über dem Vorjahresniveau, gestützt von anhaltenden Marktzuwächsen in China und den USA sowie einer moderaten Markterholung in Westeuropa. In China setzte sich der stabile Aufwärtstrend mit zweistelligen Zuwachsraten fort. Der US-Markt gewann nach dem verhaltenen Auftaktquartal deutlich an Dynamik und übertraf den Vorjahreswert um rund 7%. Zugleich waren die Verkaufszahlen im zweiten Quartal so hoch wie seit 2006 nicht mehr. In Westeuropa verfestigte sich der moderate Aufwärtstrend mit einem Nachfrageanstieg von knapp 4%. Während der britische Markt weiterhin deutlich zulegte, verzeichneten die übrigen Kernmärkte Westeuropas nur leichte Marktzuwächse. Der japanische Markt war im zweiten Quartal von der zurückliegenden Mehrwertsteuererhöhung beeinträchtigt. Allerdings fiel der Rückgang mit rund 2% deutlich geringer aus als erwartet. Die Nachfrage in den großen Schwellenländern entwickelte sich abgesehen von China weiterhin ungünstig. Der indische Markt stabilisierte sich zwar und lag erstmals seit einhalb Jahren wieder knapp über dem Vorjahresniveau. Dagegen waren die Verkaufszahlen in Russland infolge der Ukraine-Krise und der damit einhergehenden wirtschaftlichen Schwäche deutlich rückläufig.

Die Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** war in den Kernmärkten mit wenigen Ausnahmen weiter von schwierigen Marktbedingungen geprägt. Nach dem kräftigen Euro-VI-Vorzieheffekt am Ende des vergangenen Jahres hat sich der europäische Markt im ersten Halbjahr 2014 wieder auf einem niedrigeren Niveau eingependelt. Dabei wurde im zweiten Quartal das relativ schwache Marktvolumen des Vorjahres leicht unterschritten. Ebenfalls durch Sondereffekte beeinflusst war der japanische Markt für leichte, mittlere und schwere Lkw. Die Mehrwertsteuererhöhung zum 1. April 2014 führte auch hier zu Vorzieheffekten, eine entsprechende Marktabschwächung war aber nur im April zu beobachten. Im Gesamtquartal setzte der Markt dagegen seinen soliden Wachstumstrend fort. Der nordamerikanische Markt entwickelte sich in der Gewichtsklasse 6-8 weiterhin günstig und übertraf das Vorjahresniveau um knapp 10%. Im brasilianischen Markt war das Segment der mittleren und schweren Lkw aufgrund der enttäuschenden wirtschaftlichen Lage weiterhin deutlich rückläufig. In Indien sind hingegen nach den deutlich zweistelligen Einbußen der vorangegangenen Quartale zunehmende Anzeichen einer Marktstabilisierung erkennbar. Noch kein Ende der Talfahrt ist in Russland zu beobachten. Nach letzten Schätzungen dürfte der Markt das Vorjahresniveau zweistellig verfehlt haben. In China macht sich die Einführung neuer Abgasnormen zunehmend bemerkbar. Im zweiten Quartal drehte der Markt im Vorjahresvergleich ins Minus.

Die Nachfrage nach **Transportern** ist in Europa im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen. Der nordamerikanische Transportermarkt war von einer noch stärkeren Erholung gekennzeichnet. In Lateinamerika war der Markt für Transporter aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Situation deutlich rückläufig.

Der **Busmarkt** in Westeuropa entwickelte sich im zweiten Quartal 2014 deutlich besser als im Vorjahr. 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 in Argentinien blieb auch der lateinamerikanische Markt unter dem Vorjahresniveau.

Absatz im zweiten Quartal deutlich über Vorjahresniveau

Im zweiten Quartal 2014 hat Daimler weltweit 628.900 Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 4% übertroffen.

Mercedes-Benz Cars erzielte im zweiten Quartal 2014 ein neues Rekordniveau beim Konzernabsatz. Insgesamt stiegen die Verkäufe der Pkw-Sparte um 3% auf 418.700 Einheiten. Mercedes-Benz Cars behauptete sich im volatilen europäischen Marktumfeld sehr gut und konnte in fast allen Märkten Marktanteile hinzugewinnen. In Westeuropa (ohne Deutschland) übertraf Mercedes-Benz Cars mit 98.700 Einheiten leicht den Vorjahresabsatz von 98.500 Einheiten. Im deutschen Markt verkauften wir 73.200 Fahrzeuge (i. V. 79.800). In unserem größten Auslandsmarkt, den USA, war das Geschäftsfeld mit 81.900 abgesetzten Einheiten erfolgreicher als je zuvor und wuchs im Vorjahresvergleich um 7%. In China setzte das Unternehmen seinen starken Kurs fort und steigerte den Absatz um 13% auf 68.100 Fahrzeuge.

Der Absatz von **Daimler Trucks** lag mit 126.100 Einheiten im zweiten Quartal um 2% über dem Vorjahreswert, wobei die regionale Entwicklung sehr unterschiedlich ausfiel. In Westeuropa lag unser Absatz mit 13.200 Fahrzeugen vor allem aufgrund von Vorzieheffekten angesichts der Euro-VI-Einführung zum Jahresende 2013 um 7% unter dem Vorjahresniveau. Gleichzeitig steigerten wir den Marktanteil unserer Mercedes-Benz Fahrzeuge im mittleren und schweren Segment um 2,2%-Punkte auf 26,2%. In Osteuropa blieb unser Absatz hinter dem vergangenen Jahr zurück. Vor allem in Russland war der Rückgang deutlich spürbar. In Lateinamerika wirkten sich die aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiterhin negativ auf die Lkw-Nachfrage aus. Unser Absatz lag in diesem Markt mit 11.900 Einheiten um 26% unter dem Vorjahr. Trotz des schwierigen Marktumfelds konnten wir in Brasilien unsere Marktposition verbessern und im mittleren und schweren Segment einen Marktanteil von 25,7% (i. V. 24,9%) erreichen. In der NAFTA-Region führte die erhöhte Marktnachfrage zu einem Absatzanstieg um 18% auf 41.100 Einheiten. Unser Marktanteil in der Klasse 6-8 lag bei 36,0% (i. V. 38,3%). Wir konnten damit die Marktführerschaft erneut klar behaupten. In Asien bewegten sich unsere Absätze in einem sehr unterschiedlichen Marktumfeld mit 42.800 Einheiten leicht über dem Vorjahresniveau. Im japanischen Lkw-Gesamtmarkt konnten wir mit 8.900 Einheiten etwas mehr FUSO Fahrzeuge absetzen als im vergangenen Jahr und damit unseren Marktanteil auf 21,4% (i. V. 19,9%) ausbauen. In Indien ist es uns im mittleren und schweren Lkw-Segment gelungen, mit unseren BharatBenz Fahrzeugen den Marktanteil weiter zu steigern.

Mercedes-Benz Vans steigerte seinen Absatz im zweiten Quartal 2014 deutlich auf 76.000 (i. V. 69.400) Einheiten. Dabei konnte die Transportersparte in ihrer Kernregion Westeuropa ein deutliches Absatzplus von 17% auf 49.600 Einheiten erzielen. Bedingt durch das volatile Marktumfeld in der Türkei konnte der Absatz in Osteuropa mit 6.400 (i. V. 7.200) Einheiten nicht an das hohe Niveau des Vorjahres anschließen. In den USA lag der Absatz mit 7.200 Einheiten um 18% über dem Vorjahresniveau. Auch in China verzeichneten wir zweistellige Wachstumsraten; der Absatz stieg um 17% auf 3.900 Einheiten. In Lateinamerika hingegen war unser Absatz im Vergleich zum Vorjahr deutlich rückläufig (-22%).

Der Absatz von **Daimler Buses** lag im zweiten Quartal 2014 mit 8.100 Bussen und Fahrgestellen um 2% über dem Vorjahreswert. Dabei konnte der Zuwachs in Westeuropa aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach Komplettbussen den Absatzrückgang bei den Fahrgestellen in Lateinamerika mehr als kompensieren. In Westeuropa setzten wir 1.700 Einheiten der Marken Mercedes-Benz und Setra ab. Aufgrund der aktuellen Marktsituation blieb der Absatz in der Türkei unter dem Vorjahr. In Lateinamerika (ohne Mexiko) lag der Absatz mit 4.300 (i. V. 4.500) Fahrgestellen unter dem Niveau des Vorjahres. Dabei wirkte sich insbesondere die schwierige wirtschaftliche Lage in Argentinien negativ auf unsere Absatzentwicklung aus.

Bei **Daimler Financial Services** stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 12% auf 11,5 Mrd. €. Das Vertragsvolumen erreichte Ende Juni 88,1 Mrd. € und stieg damit gegenüber dem Jahresendwert 2013 um 5%. Weiterhin sehr erfreulich verlief auch das Versicherungsgeschäft.

Der **Umsatz** von Daimler lag im zweiten Quartal bei 31,5 Mrd. € und damit um 6% 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 9% auf 17,8 Mrd. € geführt. Bei Daimler Trucks lag der Umsatz mit knapp 8,0 Mrd. € auf Vorjahreshöhe und konnte insbesondere aufgrund von Wechselkurseffekten den leichten Absatzanstieg nicht widerspiegeln. Auch im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans ist der Umsatz mit 2% wechselkursbedingt nur unterproportional auf 2,5 Mrd. € gestiegen. Die Busse haben ihren Umsatz dagegen um 12% auf 1,0 Mrd. € überproportional gesteigert. Hier hat sich insbesondere ein höherer Anteil von Komplettbussen positiv ausgewirkt.

C.01

Absatz nach Geschäftsfeldern

	Q2 2014	Q2 2013	Veränd. in %
Daimler-Konzern	628.857	605.823	+4
Mercedes-Benz Cars	418.685	404.711	+3
Daimler Trucks	126.066	123.763	+2
Mercedes-Benz Vans	76.009	69.436	+9
Daimler Buses	8.097	7.913	+2

C.02

Umsatz nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q2 2014	Q2 2013	Veränd. in %
Daimler-Konzern	31.544	29.692	+6
Mercedes-Benz Cars	17.771	16.324	+9
Daimler Trucks	7.966	7.965	+0
Mercedes-Benz Vans	2.494	2.434	+2
Daimler Buses	1.048	934	+12
Daimler Financial Services	3.828	3.548	+8

Ertragslage

Der **Daimler-Konzern** erzielte im zweiten Quartal 2014 ein EBIT von 3.095 (i. V. 5.242) Mio. €. Das EBIT aus dem laufenden Geschäft konnte im zweiten Quartal 2014 deutlich auf 2.463 (i. V. 2.192) Mio. € gesteigert werden. [↗ C.03](#)

Absatz und Umsatz haben sich im zweiten Quartal 2014 in allen Geschäftsfeldern erfreulich entwickelt. Der aktuelle Produkt-Mix bei Mercedes-Benz-Cars und die zunehmende Wirkung der umgesetzten Effizienzmaßnahmen in allen Geschäftsfeldern haben das operative Ergebnis positiv beeinflusst. Wechselkurseffekte haben dagegen das Ergebnis belastet.

Das zweite Quartal 2014 war insbesondere durch die Neubewertung der Anteile an Tesla Motors, Inc. (Tesla) sowie durch Bewertungseffekte aus der Absicherung des Tesla-Aktienkurses beeinflusst. Hieraus ist ein Bewertungsertrag von zusammen 650 Mio. € entstanden, der in der Überleitung ausgewiesen ist. Im Vorjahr war das EBIT des zweiten Quartals durch einen Ertrag aus der Neubewertung und der Veräußerung der EADS-Anteile beeinflusst.

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

C.03

EBIT nach Segmenten

in Millionen €	Q2 2014	Q2 2013	Veränd. in %	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	1.409	1.041	+35	2.592	1.501	+73
Daimler Trucks	455	434	+5	796	550	+45
Mercedes-Benz Vans	242	204	+19	365	285	+28
Daimler Buses	50	27	+85	103	-4	.
Daimler Financial Services	336	319	+5	733	633	+16
Überleitung	603	3.217	-81	293	3.194	-91
Daimler-Konzern	3.095	5.242	-41	4.882	6.159	-21

C.04

Sonderfaktoren im EBIT

in Millionen €	Q2 2014	Q2 2013	Q1-2 2014	Q1-2 2013
Mercedes-Benz Cars				
Abwertung von Beteiligungen im Bereich alternativer Antriebe	-	-43	-	-43
Daimler Trucks				
Personalanpassungen	-71	-82	-76	-95
Mercedes-Benz Vans				
Wertaufholung des Beteiligungsbuchwerts an FBAC	61	-	61	-
Daimler Buses				
Neuausrichtung Geschäftssystem	-8	-20	-9	-24
Überleitung				
Neubewertung der Tesla-Anteile	718	-	718	-
Absicherung Aktienkurs Tesla	-68	-	-229	-
EADS – Neubewertung und Veräußerung des verbliebenen Anteils	-	3.209	-	3.209
Bewertung der Put-Option an RRPSH	-	-14	-118	-29

Das EBIT des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** lag im zweiten Quartal 2014 mit 1.409 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert von 1.041 Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 7,9 (i. V. 6,4)%. ↗ **C.03**

Die Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen auf das weitere Absatzwachstum vor allem in China und USA zurückzuführen. Dazu haben insbesondere die S- und E-Klasse sowie die erweiterte Kompakwagenpalette 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. Darüber hinaus belasteten Wechselkurseffekte das Ergebnis.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Trucks** lag im zweiten Quartal 2014 mit 455 (i. V. 434) Mio. € über dem Vorjahresniveau. Die Umsatzrendite belief sich auf 5,7 (i. V. 5,4)%. ↗ **C.03**

Insbesondere der deutliche Absatzanstieg in der NAFTA-Region sowie gesunkene Garantiekosten trugen zum Ergebnisanstieg bei. Die anhaltende Nachfrageschwäche in Lateinamerika und Wechselkurseffekte belasteten das Ergebnis. Zudem entfiel das anteilige Ergebnis der Rolls-Royce Power Systems Holding (RRPSH) aufgrund der Ausübung der Put-Option. Im Rahmen der fortgeführten Optimierungsprogramme in Brasilien entstanden außerdem Aufwendungen in Höhe von 71 Mio. € für Personalmaßnahmen. Die Umsetzung der Effizienzmaßnahmen des Programms »Daimler Trucks #1« beeinflussten das Ergebnis positiv.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im zweiten Quartal 2014 ein EBIT von 242 (i. V. 204) Mio. €. Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 9,7% gegenüber 8,4% im Vorjahr. ↗ **C.03**

Das operative Ergebnis war im zweiten Quartal von einer sehr positiven Absatzentwicklung, insbesondere in Europa und in der NAFTA-Region, geprägt. Andererseits sind Aufwendungen für die Markteinführung der neuen Großraumlimousine V-Klasse und den neuen Vito entstanden; Wechselkurseffekte haben das Ergebnis zusätzlich belastet. Gegenläufig beeinflusste ein Ertrag aus der Wertaufholung des Beteiligungsbuchwerts an dem chinesischen Joint Venture Fujian Benz Automotive Corporation das EBIT mit 61 Mio. €.

Daimler Buses erreichte mit 50 (i. V. 27) Mio. € ein EBIT deutlich über dem Vorjahreswert und realisierte mit 4,8 (i. V. 2,9)% eine wesentlich bessere Umsatzrendite als im Vorjahr. ↗ **C.03**

Die Ergebnisverbesserung gegenüber dem Vorjahresquartal war geprägt durch die sehr erfreuliche Absatzentwicklung von Komplettbussen und einen verbesserten Produkt-Mix in Westeuropa. Zudem führten Wechselkurseffekte und weitere Effizienzfortschritte zu positiven Ergebniseffekten. Insgesamt konnte damit die rückläufige Entwicklung des Geschäfts in Lateinamerika und der Türkei mehr als ausgeglichen werden. Aus dem Optimierungsprogramm zur Neuausrichtung des Geschäftssystems entstanden Aufwendungen in Höhe von 8 (i. V. 20) Mio. €.

Mit einem EBIT von 336 Mio. € konnte auch das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** im zweiten Quartal 2014 den Vorjahreswert von 319 Mio. € übertreffen. ↗ **C.03**

Maßgeblich für diese Ergebnisentwicklung war das gestiegene Vertragsvolumen. Gegenläufig wirkte sich die negative Wechselkursentwicklung aus.

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 594 (i. V. 3.189) Mio. € entstanden. Diese waren insbesondere aus der Neubewertung der Anteile an Tesla in Höhe von 718 Mio. € bedingt, die aufgrund des Wegfalls des maßgeblichen Einflusses vorzunehmen war. Gegenläufig war ein Aufwand aus der Absicherung des Aktienkurses von Tesla in Höhe von 68 Mio. € zu erfassen. Das zweite Quartal 2013 war durch den Ertrag aus der Neubewertung und der Veräußerung der EADS-Anteile mit 3.209 Mio. € beeinflusst.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im zweiten Quartal 2014 ein Ertrag von 9 (i. V. 28) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** verbesserte sich im zweiten Quartal um 26 Mio. € auf -158 (i. V. -184) Mio. €. Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen lagen leicht unter dem Vorjahr. Das sonstige Zinsergebnis verbesserte sich aufgrund des sukzessiven Auslaufens höher verzinslicher Refinanzierungen. Gegenläufig wirkten niedrigere Erträge aus Geldanlagen und aus der Bewertung von Zinssicherungsinstrumenten.

Der im zweiten Quartal 2014 ausgewiesene Aufwand für **Ertragsteuern** von 739 Mio. € erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 264 Mio. €. Im Vorjahr war der Steueraufwand im Vergleich zum Vorsteuerergebnis relativ gering, da der Ertrag aus der Neubewertung und der Veräußerung der EADS-Anteile im Wesentlichen steuerfrei war. Bereinigt um diesen Ertrag ergab sich im zweiten Quartal 2014 gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung der normal besteuerten Ergebnisse, die zu entsprechend höheren Steueraufwendungen führte.

Das **Konzernergebnis** erreichte 2.196 (i. V. 4.583) Mio. €. Dabei entfiel auf **Minderheitsanteile** ein Gewinn von 92 (i. V. 1.749) Mio. €, der im Jahr 2013 überwiegend aus der Neubewertung der EADS-Anteile resultierte. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 2.104 (i. V. 2.834) Mio. €; dies führte zu einem **Ergebnis je Aktie** von 1,97 (i. V. 2,65) €.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 1.069,8 (i. V. 1.068,4) Mio. Stück zugrunde gelegt.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2014 belief sich das EBIT des **Daimler-Konzerns** auf 4.882 (i. V. 6.159) Mio. €.

↗ C.03

Alle Geschäftsfelder verzeichneten im ersten Halbjahr 2014 eine sehr positive Absatz- und Umsatzentwicklung. Darüber hinaus haben sich der aktuelle Produkt-Mix bei Mercedes-Benz Cars sowie die zunehmende Wirkung der umgesetzten Effizienzmaßnahmen in allen Geschäftsfeldern positiv auf das operative Ergebnis ausgewirkt. Gegenläufig ergaben sich leicht negative Wechselkurseffekte.

Im Zusammenhang mit der Neubewertung und der Absicherung der Tesla Anteile entstand im ersten Halbjahr 2014 ein Ertrag von insgesamt 489 Mio. €. Demgegenüber führte die Ausübung der Option, die Anteile an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH an Rolls-Royce zu übertragen, zu einem Aufwand in Höhe von 118 Mio. €. Das erste Halbjahr 2013 war insbesondere durch den Ertrag im Zusammenhang mit der EADS-Transaktion in Höhe von insgesamt 3.209 Mio. € erheblich beeinflusst.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** erzielte im ersten Halbjahr 2014 ein EBIT von 2.592 (i. V. 1.501) Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 7,5 (i. V. 4,9)%. ↗ C.03

Die Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen auf das weitere Absatzwachstum vor allem in China und USA zurückzuführen. Dazu haben insbesondere die S- und E-Klasse sowie die erweiterte Kompaktwagenpalette 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. Darüber hinaus belasteten Wechselkurseffekte das Ergebnis.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** erreichte im ersten Halbjahr 2014 ein EBIT von 796 (i. V. 550) Mio. €; die Umsatzrendite lag bei 5,3 (i. V. 3,7)%. ↗ C.03

Der Ergebnisanstieg war im Wesentlichen auf die positive Absatzentwicklung in der NAFTA-Region und in Asien zurückzuführen. Zudem beeinflussten geringere Garantiekosten und die Umsetzung der Effizienzmaßnahmen des Programms »Daimler Trucks #1« das Ergebnis positiv. Dem gegenüber standen insbesondere der Absatzrückgang in Lateinamerika sowie Wechselkurseffekte. Im Rahmen der fortgeführten Optimierungsprogramme in Brasilien entstanden außerdem Aufwendungen in Höhe von 76 Mio. € für Personalmaßnahmen.

Mit einem EBIT von 365 (i. V. 285) Mio. € übertraf das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** im ersten Halbjahr 2014 das Ergebnisniveau des Vorjahres deutlich. Die Umsatzrendite betrug 7,8 (i. V. 6,4)%. ↗ C.03

Maßgeblich für diese Entwicklung war insbesondere ein deutlicher Nachfrageanstieg in Europa und in der NAFTA-Region; Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einführung der neuen V-Klasse und des neuen Vito haben sich dagegen auf das Ergebnis ausgewirkt. Wechselkurseffekte haben das Ergebnis zusätzlich belastet. Ein Ertrag aus der Wertaufholung des Beteiligungsbuchwerts an dem chinesischen Joint Venture Fujian Benz Automotive Corporation in Höhe von 61 Mio. € hat das EBIT beeinflusst.

Das Geschäftsfeld **Daimler Buses** erzielte im ersten Halbjahr 2014 ein EBIT von 103 (i. V. -4) Mio. € und lag damit signifikant über Vorjahresniveau. Die Umsatzrendite belief sich auf 5,4 (i. V. -0,2)%. ↗ C.03

Durch die erfreulich gute Entwicklung des Komplettbusgeschäfts sowie deutliche Effizienzfortschritte konnte das operative Ergebnis gesteigert werden. Aus dem Optimierungsprogramm zur Neuausrichtung des Geschäftssystems entstanden im ersten Halbjahr Aufwendungen in Höhe von 9 (i. V. 24) Mio. €.

Das Ergebnis des Geschäftsfelds **Daimler Financial Services** lag in den ersten sechs Monaten des Jahres 2014 mit 733 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert (i. V. 633 Mio. €). ↗ C.03

Maßgeblich für diese Ergebnisentwicklung war das gestiegene Vertragsvolumen sowie das Ergebnis aus dem Verkauf eines nicht fahrzeugbezogenen Vermögenswertes in den USA in Höhe von 45 Mio. €. Gegenläufig wirkte sich die negative Wechselkursentwicklung aus.

Sachverhalte, die in der **Überleitung** vom EBIT der Geschäftsfelder auf das EBIT des Konzerns enthalten sind, wirkten sich im ersten Halbjahr insgesamt mit 293 Mio. € positiv aus (i. V. 3.194 Mio. €).

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten sind Erträge in Höhe von 280 (i. V. 3.132) Mio. € entstanden. Darin ist ein Ertrag in Höhe von 718 Mio. € enthalten, der aus der Neubewertung der Tesla Anteile entstand. Diese Neubewertung war vorzunehmen, da der maßgebliche Einfluss auf diese Beteiligung nicht mehr gegeben war. Gegenläufig war ein Aufwand aus der Absicherung des Aktienkurses von Tesla in Höhe von 229 Mio. € zu erfassen. Vorstand und Aufsichtsrat haben im März 2014 beschlossen, den Anteil von 50% an der RRPSH an den Partner Rolls-Royce Holdings plc. zu übertragen. In diesem Zusammenhang hat Daimler die im Jahr 2011 vereinbarte Put-Option auf die Beteiligung an RRPSH ausgeübt; hieraus ist im ersten Halbjahr 2014 ein Aufwand in Höhe von 118 Mio. € entstanden. Mitte April 2014 wurde die Veräußerung der Anteile an der RRPSH zu einem Preis von 2,43 Mrd. € vereinbart; der Beteiligungsbuchwert belief sich zum 31. März 2014 auf 1,42 Mrd. €. Der Abschluss der Transaktion wird bis zum Jahresende 2014 erwartet, steht allerdings noch unter dem Vorbehalt der kartellrechtlichen und außenwirtschaftsrechtlichen Freigaben.

Bis zum Verkauf der restlichen Anteile an EADS im zweiten Quartal 2013 war in den zentral verantworteten Sachverhalten auch das anteilige Ergebnis der at-equity bewerteten Beteiligung an EADS enthalten; das Ergebnis im ersten Halbjahr 2013 belief sich auf 49 Mio. €. Darüber hinaus war das erste Halbjahr 2013 durch einen Ertrag in Höhe von insgesamt 3,2 Mrd. € aus der Neubewertung und der Veräußerung der verbliebenen EADS-Anteile beeinflusst.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im ersten Halbjahr 2014 ein Ertrag von 13 (i. V. 62) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** verbesserte sich im ersten Halbjahr 2014 um 48 Mio. € auf -293 (i. V. -341) Mio. €. Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen waren im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Das sonstige Zinsergebnis verbesserte sich aufgrund des sukzessiven Auslaufens höher verzinslicher Refinanzierungen. Gegenläufig wirkten niedrigere Erträge aus Geldanlagen und aus der Bewertung von Zinssicherungsinstrumenten.

Der im ersten Halbjahr 2014 ausgewiesene Aufwand für **Ertragsteuern** von 1.303 Mio. € erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 632 Mio. €. Im Vorjahr war der Steueraufwand im Vergleich zum Vorsteuerergebnis relativ gering, da der Ertrag aus der Neubewertung und der Veräußerung der EADS-Anteile im Wesentlichen steuerfrei war. Bereinigt um diesen Ertrag ergab sich im ersten Halbjahr 2014 gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung der normal besteuerten Ergebnisse, die zu entsprechend höheren Steueraufwendungen führte.

Das **Konzernergebnis** verringerte sich in den ersten sechs Monaten 2014 auf 3.282 (i. V. 5.147) Mio. €. Der auf **Minderheitsanteile** entfallende Gewinn betrug 151 (i. V. 1.777) Mio. €, der im Jahr 2013 überwiegend aus der Neubewertung der EADS-Anteile resultierte. Auf die **Aktionäre der Daimler AG** entfiel ein Konzernergebnis von 3.131 (i. V. 3.370) Mio. €. Das **Ergebnis je Aktie** verringerte sich auf 2,93 (i. V. 3,16) €.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 1.069,8 (i. V. 1.068,0) Mio. Stück zugrunde gelegt.

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** **↗ C.05** lag im ersten Halbjahr 2014 mit 1,6 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Das Konzernergebnis vor Steuern enthielt im ersten Halbjahr 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. €, während im ersten Halbjahr 2013 für die Neubewertung der EADS-Anteile ein zahlungsunwirksamer Ertrag in Höhe von 3,4 Mrd. € enthalten war. Bereinigt um diese Effekte ergab sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine Verbesserung des Konzernergebnisses vor Steuern. Gegenläufig wirkte die Entwicklung des Working Capital. Der vergleichsweise höhere Vorratsaufbau sowie der niedrigere Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen konnten über die Entwicklung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nicht vollständig kompensiert werden. Das Wachstum im Neugeschäft aus der Leasing- und Absatzfinanzierung lag erneut über dem hohen Niveau des Vorjahreszeitraums. Zudem führte die positive Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2014 zu höheren Ertragsteuerzahlungen.

C.05

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

in Millionen €	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	11.053	10.996	+57
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	1.641	1.570	+71
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.758	-2.716	+958
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-163	1.807	-1.970
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	21	-50	+71
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	10.794	11.607	-813

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

in Millionen €	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.082	3.430	+652
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.957	-2.640	+683
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	-722	1.639	-2.361
Übrige Anpassungen	44	-127	+171
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	1.447	2.302	-855

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

in Millionen €	30.06.2014	31.12.2013	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.487	9.845	-358
Verzinsliche Wertpapiere	4.597	5.303	-706
Liquidität	14.084	15.148	-1.064
Finanzierungsverbindlichkeiten	-1.688	-1.324	-364
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	300	10	+290
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-1.388	-1.314	-74
Netto-Liquidität	12.696	13.834	-1.138

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

in Millionen €	30.06.2014	31.12.2013	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.794	11.053	-259
Verzinsliche Wertpapiere	6.115	7.066	-951
Liquidität	16.909	18.119	-1.210
Finanzierungsverbindlichkeiten	-81.453	-77.738	-3.715
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	289	-3	+292
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-81.164	-77.741	-3.423
Netto-Verschuldung	-64.255	-59.622	-4.633

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [↗ C.05](#) ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 1,8 (i. V. 2,7) 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 leicht 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. Während im ersten Halbjahr 2013 der Verkauf der restlichen Anteile an der EADS (2,2 Mrd. €) sowie die Kapitalerhöhung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) in Höhe von 0,2 Mrd. € den Cash Flow der Investitionstätigkeit stark beeinflussten, waren im ersten Halbjahr 2014 nur kleinere Mittelabflüsse für Investitionen in Beteiligungen zu verzeichnen.

Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** [↗ C.05](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 0,2 Mrd. € (i. V. Mittelzufluss von 1,8 Mrd. €). Die Veränderung beruhte nahezu ausschließlich auf der Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten (netto). Zudem wirkten die gestiegenen Dividendenzahlungen an die Minderheitsgesellschafter von Tochtergesellschaften sowie an die Aktionäre der Daimler AG.

Seit dem 31. Dezember 2013 gingen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 0,3 Mrd. € zurück. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, wurde um 1,2 Mrd. € auf 16,9 Mrd. € verringert.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ C.06](#), dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren 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 belief sich im ersten Halbjahr 2014 auf 1,4 Mrd. €. 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 0,7 Mrd. € gegenüber. Positive Effekte resultierten 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 Rückgang des Free Cash Flow um 0,9 Mrd. € war im Wesentlichen auf die im Vorjahr vereinnahmten Erlöse aus dem Verkauf der restlichen Anteile an der EADS in Höhe von 2,2 Mrd. € zurückzuführen. Weiterhin sind die Zahlungen für Ertragsteuern und Zinsen gestiegen. Höhere Ergebnisbeiträge der automobilen Geschäftsfelder sowie rückläufige Investitionen in immaterielle Vermögenswerte haben sich dagegen positiv ausgewirkt.

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.

Seit dem 31. Dezember 2013 verringerte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts insgesamt um 1,1 Mrd. € auf 12,7 Mrd. €. Der Rückgang war im Wesentlichen auf die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler AG (2,4 Mrd. €) sowie an die Minderheitsgesellschafter von Tochtergesellschaften zurückzuführen (0,2 Mrd. €); der Free Cash Flow in Höhe von 1,4 Mrd. € hat sich hingegen positiv auf die Nettoliquidität ausgewirkt.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2013 um 4,6 Mrd. € verringert. [↗ C.08](#)

Der Daimler-Konzern hat sich im ersten Halbjahr 2014 erneut zu attraktiven Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **refinanziert**.

Im ersten Halbjahr 2014 sind Daimler aus der **Emission** von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 6,8 (i. V. 6,7) Mrd. € zugeflossen. Aufgrund der Tilgung von Anleihen flossen 5,8 (i. V. 3,0) Mrd. € ab. [↗ C.09](#)

Über die in der Tabelle [↗ C.09](#) dargestellten Emissionen hinaus wurden diverse weitere kleinere Begebungen in verschiedenen Ländern vorgenommen. Im zweiten Quartal 2014 wurden insbesondere die günstigen Bedingungen am Sterlingmarkt genutzt.

Darüber hinaus hat die Daimler AG Anfang Juli eine zehnjährige Anleihe in Höhe von 500 Mio. € im Euromarkt emittiert.

Im April und Juli 2014 wurde in den USA aufgrund des sehr günstigen Marktumfelds jeweils eine **Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktion** mit einem Volumen von rund 2,0 bzw. 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

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2013 von 168,5 Mrd. € auf 176,0 Mrd. €; währungsbereinigt ist ein Anstieg von 5,9 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 93,8 (i. V. 89,4) Mrd. € auf Daimler Financial Services; dies entspricht wie im Vorjahr 53% aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf die hohen Vorratsbestände und das gestiegene Finanzdienstleistungs-geschäft zurückzuführen. Auf der Passivseite sind insbesondere höhere 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 €	30.06.2014	31.12.2013	Veränd. in %
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	9.278	9.388	-1
Sachanlagen	22.191	21.779	+2
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	83.321	78.930	+6
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	2.041	3.432	-41
Vorräte	19.818	17.349	+14
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.657	7.803	-2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.794	11.053	-2
Verzinsliche Wertpapiere	6.115	7.066	-13
Übrige finanzielle Vermögenswerte	7.358	6.241	+18
Sonstige Vermögenswerte	6.027	5.477	+10
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	1.415	-	-
Summe Aktiva	176.015	168.518	+4
Passiva			
Eigenkapital	42.720	43.363	-1
Rückstellungen	24.434	23.098	+6
Finanzierungsverbindlichkeiten	81.453	77.738	+5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.403	9.086	+14
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	9.641	8.276	+16
Sonstige Schulden	7.364	6.957	+6
Summe Passiva	176.015	168.518	+4

Die **Immateriellen Vermögenswerte** in Höhe von 9,3 Mrd. € beinhalten 7,2 (i.V. 7,3) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten und 0,7 Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfiel ein Anteil von 68% 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 22,2 (i. V. 21,8) Mrd. €. Im ersten Halbjahr 2014 wurden insgesamt 2,1 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 83,3 (i. V. 78,9) Mrd. € an. Der wechsellkursbereinigte Anstieg in Höhe von 3,3 Mrd. € war durch das gestiegene Neugeschäft bei Daimler Financial Services bedingt. Der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 47% auf dem Vorjahresniveau.

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** in Höhe von 2,0 (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. Mit dem Beschluss von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG, den Anteil von 50% an dem Gemeinschaftsunternehmen Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH an den Partner Rolls-Royce Holdings plc zu übertragen, wird die Beteiligung separat in »Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte« ausgewiesen.

Die **Vorräte** stiegen von 17,3 Mrd. € auf 19,8 Mrd. € an; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 11% (i. V. 10%). Der Anstieg war insbesondere auf den unterjährigen Produktionsverlauf sowie die Einführung neuer Modelle zurückzuführen. Dies führte im Wesentlichen in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans zu gestiegenen Fertigen und Unfertigen Erzeugnissen in Deutschland und den USA.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** gingen um 0,1 Mrd. € auf 7,7 Mrd. € zurück. 44% der Forderungen entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 34% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** sind gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Mrd. € auf 10,8 Mrd. € zurückgegangen.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2013 von 7,1 Mrd. € auf 6,1 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 im Wesentlichen 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 6,0 (i. V. 5,5) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Das **Eigenkapital** des Konzerns reduzierte sich gegenüber dem 31. Dezember 2013 von 43,4 Mrd. € auf 42,7 Mrd. €. Das den Aktionären zustehende Eigenkapital reduzierte sich auf 42,0 (i. V. 42,7) Mrd. €. Dem positiven Konzernergebnis in Höhe von 3,3 Mrd. € standen im Wesentlichen die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2013 an die Aktionäre der Daimler AG in Höhe von 2,4 Mrd. € sowie die in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen (1,2 Mrd. €) gegenüber.

Die **Eigenkapitalquote** des Konzerns lag mit 24,3% auf dem Niveau des Vorjahres; für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 43,3% (i.V. 43,4%). Die Eigenkapitalquoten für das Geschäftsjahr 2013 sind um die Dividendenzahlung bereinigt.

Die **Rückstellungen** sind auf 24,4 (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 11,6 (i. V. 9,9) Mrd. € sowie die Verpflichtungen für Produktgarantien in Höhe von 4,7 (i. V. 4,7) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich in Höhe von 3,0 (i. V. 3,2) Mrd. € und für Ertragsteuern in Höhe von 1,2 (i. V. 1,3) Mrd. €. Der Anstieg der Rückstellungen resultiert vor allem aus den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und steht im Wesentlichen in Zusammenhang mit dem Rückgang der Abzinsungsfaktoren.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 81,5 Mrd. € über dem Niveau vom 31. Dezember 2013 (77,7 Mrd. €). Der wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 2,8 Mrd. € ist im Wesentlichen auf das wachsende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 50% auf Anleihen, 26% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 14% 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 10,4 (i. V. 9,1) Mrd. € erhöht. 60% der Verbindlichkeiten entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 28% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** liegen bei 9,6 (i. V. 8,3) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten, erhaltene Kautionen und Verbindlichkeiten aus der Personalabrechnung sowie die derivativen Finanzinstrumente.

Die **Sonstigen Schulden** in Höhe von 7,4 (i. V. 7,0) Mrd. € beinhalten insbesondere Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverbindlichkeiten und latente Steuern.

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

Der **Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen** als Differenz zwischen dem Barwert der Pensionsverpflichtungen und dem Marktwert der Fondsvermögen lag zum 30. Juni 2014 bei -10,6 Mrd. € gegenüber -8,6 Mrd. € zum 31. Dezember 2013. Am 30. Juni 2014 betragen die Pensionsverpflichtungen des Konzerns 25,8 Mrd. € (i. V. 23,2 Mrd. €). Der Anstieg resultierte insbesondere aus dem Rückgang der Abzinsungsfaktoren vor allem für die inländischen Pläne von 3,4% zum 31. Dezember 2013 auf 2,7% zum 30. Juni 2014. Der Marktwert der Fondsvermögen zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen erhöhte sich zum 30. Juni 2014 von 14,7 Mrd. € auf 15,2 Mrd. €. Insgesamt erhöhten sich die im Eigenkapital in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen um 1,7 Mrd. € vor Steuern.

Investitions- und Forschungstätigkeit

Der Daimler-Konzern hat im ersten Halbjahr 2,1 (i. V. 2,1) Mrd. € in Sachanlagen investiert. Der größte Anteil entfiel mit 1,6 (i. V. 1,6) 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 CLA Shooting Brake, der neuen Modelle von AMG und smart 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 ersten Halbjahr auf 2,7 (i. V. 2,7) Mrd. €; davon wurden 0,5 (i. V. 0,7) 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 zweiten Quartals 2014 waren bei Daimler weltweit 280.829 (Jahresende 2013: 274.616) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 170.649 (Jahresende 2013: 167.447) in Deutschland tätig; hierin enthalten sind Effekte aus der Beschäftigung von Ferienarbeitskräften angesichts der guten Nachfragesituation. In den USA hatten wir zum Quartalsende 22.193 Mitarbeiter (Jahresende 2013: 20.993); 12.668 (Jahresende 2013: 14.091) waren es in Brasilien und 11.585 (Jahresende 2013: 11.275) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren Ende Juni 2014 2.215 (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 Logistikzentrum Germersheim, die ab 2014 unter »Konzernübergreifende Funktionen & Services« zusammengefasst werden.

Wichtige Ereignisse

Veränderungen im Aufsichtsrat

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 9. April 2014 endete die Amtszeit von Gerard Kleisterlee, Lloyd G. Trotter und Dr. h.c. Bernhard Walter als Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat. Als deren Nachfolger hat die Hauptversammlung Dr. Bernd Bohr, Joe Kaeser und Dr. Bernd Pischetsrieder für die Dauer von fünf Jahren in den Aufsichtsrat gewählt.

Mit Wirkung zum 1. Mai 2014 hat der Aufsichtsrat der Daimler AG Michael Brecht zum neuen stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats und damit an die Spitze der Arbeitnehmervertreter in diesem Gremium gewählt. Er folgt Erich Klemm nach, der nach 44 Jahren im Unternehmen und 26 Jahren im Aufsichtsrat zum 30. April 2014 in die passive Altersteilzeit ging und aus dem Aufsichtsrat der Daimler AG ausgeschieden ist.

Daimler weitet Kooperation mit Renault-Nissan aus

Am 27. Juni 2014 haben Renault-Nissan und die Daimler AG eine Vereinbarung zur gemeinsamen Entwicklung von Kompaktfahrzeugen der Premiumklasse und einer gemeinsamen Produktion in Mexiko bekannt gegeben.

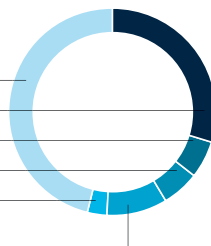
Ein neues 50:50-Joint-Venture ist verantwortlich für den Bau und den Betrieb des neuen Werks in Aguascalientes im Norden Zentralmexikos. Das neue Werk entsteht in unmittelbarer Nähe eines bereits bestehenden Nissan-Werks und wird nach Abschluss der Anlaufphase eine jährliche Kapazität von 300.000 Fahrzeugen bieten.

Der Produktionsbeginn mit Infiniti-Modellen ist für das Jahr 2017 geplant. Ab 2018 soll dann die Produktion von Fahrzeugen der Marke Mercedes-Benz folgen.

C.11

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

Daimler-Konzern	280.829
Mercedes-Benz Cars	129.651
Daimler Trucks	83.960
Mercedes-Benz Vans	16.276
Daimler Buses	16.214
Daimler Financial Services	8.488
Konzernübergreifende Funktionen & Services	26.240



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 dritten Quartals 2014 haben sich die konjunkturellen Risiken für die Weltwirtschaft eher 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 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 überraschte der Rückgang des Bruttoinlandsprodukts im ersten Quartal und hat Zweifel an Nachhaltigkeit und Dynamik des Aufschwungs befördert. In der Europäischen Währungsunion zeigten sich die Peripherieländer bislang eher stabil, aber von einer vollkommenen Entwarnung bezüglich der Staatsschuldenkrise sind wir noch entfernt, und zudem bestehen gerade hier noch deflationäre Risiken. 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 weiterhin an erster Stelle eine rasche Beruhigung und konjunkturelle Erholung der Schwellenländer. Sollten sich die politischen Spannungen im Mittleren und Nahen Osten rasch legen, so würde sich ein fallender Rohölpreis positiv auswirken.

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

Prognosebericht

Zu Beginn des dritten Quartals sind die Aussichten auf eine Fortsetzung des weltwirtschaftlichen Aufschwungs insgesamt weiterhin intakt. Die verfügbaren Frühindikatoren geben allerdings keinen Anlass, eine nennenswerte Beschleunigung zu erwarten. In Verbindung mit der eher verhaltenen konjunkturellen Entwicklung im ersten Halbjahr haben sich damit auch die Erwartungen an die Zuwachsrate für das weltwirtschaftliche Bruttoinlandsprodukt im Gesamtjahr 2014 etwas verringert. Zum Jahresanfang lag die Erwartungshaltung noch klar über 3%, inzwischen ist das Erreichen dieser Größe unwahrscheinlicher geworden. Es ist dabei weiterhin davon auszugehen, dass die Volkswirtschaften der Industrieländer im Vergleich zum letzten Jahr an Dynamik gewinnen, während die sich entwickelnden Volkswirtschaften in den Schwellenländern dagegen insgesamt eine geringere Zuwachsrate ausweisen. Der überraschend deutliche Rückgang der amerikanischen Volkswirtschaft im ersten Quartal hat die Ausgangsbasis so sehr verringert, dass selbst bei einer unterstellten recht lebhaften Inlandsnachfrage in den nächsten Quartalen für das Gesamtjahr 2014 sehr wahrscheinlich die 2%-Marke knapp unterschritten wird. Für die Europäische Währungsunion sind die konjunkturellen Perspektiven mit einem gesamtwirtschaftlichen Plus von rund 1% in 2014 weitgehend unverändert. Dabei ist die regionale Entwicklung allerdings sehr unterschiedlich. Besonders erfreulich sind die Aussichten für die deutsche Wirtschaft mit rund 2%, aber auch für Spanien und Portugal haben sich die Prognosen spürbar verbessert. Deutlich weniger günstig sind dagegen die Wachstumsperspektiven für Länder wie Italien oder Frankreich. Wachstumsspitzenreiter in Westeuropa wird aller Voraussicht nach die britische Wirtschaft sein, die sogar einen Zuwachs von 3% ansteuert. Trotz anhaltender Sorgen um die Stabilität des Finanzmarktes sollte die chinesische Wirtschaft in der Lage sein, dieses Jahr ein Wachstum zwischen 7 und 7,5% zu erreichen. In den anderen Schwellenländern sollten sich im zweiten Halbjahr die gesamtwirtschaftlichen Zuwachsraten nun wieder leicht verbessern. Allerdings bleiben wichtige Volkswirtschaften wie Brasilien, Indien, Südafrika und die Türkei weiterhin deutlich unter ihren Wachstumsmöglichkeiten. Für die russische Wirtschaft könnte sich bei ungünstigem Verlauf sogar eine Rezession ergeben. Die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft bleibt angesichts der vorhandenen Risiken fragil und anfällig für externe Störungen.

Die **weltweite Pkw-Nachfrage** dürfte nach derzeitiger Einschätzung im laufenden Jahr um rund 4% wachsen. Wichtigster Wachstumstreiber wird dabei erneut der chinesische Markt sein, für den mit einem weiteren zweistelligen Nachfrageanstieg gerechnet werden kann. Einen nennenswerten Wachstumsbeitrag wird auch der US-amerikanische Markt leisten. Die Wachstumsrate wird dort zwar nicht mehr so hoch ausfallen wie in den vergangenen Jahren. Mit einem Marktvolumen von voraussichtlich gut 16 Millionen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen wird der Markt aber 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. Dieser wird 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 auf dem schwachen Vorjahresniveau bewe-

gen. In Japan war der negative Effekt der Mehrwertsteuererhöhung deutlich weniger ausgeprägt als angenommen. Entsprechend scheint aus heutiger Sicht für das aktuelle Jahr sogar das Erreichen des Vorjahresniveaus möglich. In den großen Schwellenländern (außer China) ist weiter davon auszugehen, dass die fehlende wirtschaftliche Dynamik auch die Entwicklung der Pkw-Nachfrage beeinträchtigen wird. Der russische Markt dürfte einen spürbaren Rückgang verzeichnen, allerdings sollte sich das Premium-Segment weiterhin besser entwickeln als der Gesamtmarkt. In Indien haben die Risiken zuletzt abgenommen, so dass wir an der Prognose einer moderaten Markterholung festhalten.

Bei der **weltweiten Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw** ist für das Jahr 2014 nach derzeitigem Stand nur mit einem Marktniveau in der Größenordnung des Vorjahres zu rechnen. Mit Ausnahme des nordamerikanischen Marktes ist in den meisten Kernmärkten weiterhin von schwierigen Marktbedingungen auszugehen. In der NAFTA-Region erwarten wir für das zweite Halbjahr eine weiterhin positive Marktdynamik und für das Gesamtjahr einen Marktanstieg in der Größenordnung von 10%. Im europäischen Markt hat sich nach dem Auslaufen der Euro-VI-Vorzieheffekte wie erwartet eine Marktabschwächung eingestellt. Für das zweite Halbjahr wird entscheidend sein, inwieweit die moderate wirtschaftliche Erholung diesen belastenden Effekt ausgleichen kann. Aus heutiger Sicht rechnen wir für 2014 mit einem Marktrückgang von mindestens 5%. Der japanische Markt für leichte, mittlere und schwere Lkw dürfte im Gesamtjahr trotz Mehrwertsteuererhöhung einen Zuwachs in der Größenordnung von 5% verzeichnen. Dagegen ist in Brasilien aufgrund der anhaltenden volkswirtschaftlichen Schwäche von einem Marktrückgang von mindestens 10% auszugehen. Trotz der jüngsten Stabilisierung rechnen wir auch in Indien mit einem weiteren spürbaren Rückgang der Lkw-Nachfrage. Auch der russische Markt wird sich nach aktueller Einschätzung in diesem Jahr erneut deutlich rückläufig entwickeln. In China belasten neue Emissionsvorschriften die Marktentwicklung. Die Nachfrage dürfte sich in diesem Jahr nur in etwa auf 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 Länder aber sehr unterschiedlich ausfallen. Bei den kleinen Transportern rechnen wir in Europa mit einem Marktvolumen in der Größenordnung des Vorjahres. Für die USA erwarten wir im Jahr 2014 einen deutlichen Nachfrageanstieg im Markt für große Transporter, und auch für China rechnen wir mit einer weiteren Belebung der Nachfrage. Für Lateinamerika gehen wir von einem 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 in 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 dem absatzstärksten Halbjahr der Unternehmensgeschichte geht **Mercedes-Benz Cars** davon aus, den Absatz auch im Gesamtjahr 2014 deutlich zu steigern und einen neuen Absatzrekord zu erzielen. Nach dem Marktstart der C-Klasse Limousine und des kompakten SUV GLA in Europa führt das Geschäftsfeld seine Modelloffensive in den kommenden Monaten konsequent fort. Im Herbst wird die Markteinführung der C-Klasse Limousine in den volumenstarken Märkten USA und China für einen deutlichen Wachstumsschub sorgen. Dieses Momentum wird das T-Modell der C-Klasse noch verstärken, sobald es im September auf den wichtigen europäischen Markt kommt. Mit dem S 500 PLUG-IN HYBRID setzt Mercedes-Benz auf Basis des modularen Hybridbaukastens einen weiteren Meilenstein auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität. Eingeführt wird die Hybrid-Variante der S-Klasse im September. Ebenfalls ab Herbst erweitert das S-Klasse Coupé das Luxussegment von Mercedes-Benz. Im Juli feierten die neuen smart fortwo und smart forfour ihre Weltpremieren. Ab November sind die ersten Fahrzeuge dann auf dem Markt verfügbar.

Daimler Trucks rechnet für das Jahr 2014 insgesamt mit einer leichten Absatzsteigerung. In Westeuropa erwarten wir für das Gesamtjahr einen belastenden Effekt aus den in das Jahr 2013 vorgezogenen Käufen aufgrund der Euro-VI-Einführung. Daher gehen wir davon aus, dass sich die Nachfragesituation bis Ende des Jahres nicht entspannt und unter dem Vorjahr liegen wird. Mit der neuen Mercedes-Benz Modellpalette wollen wir jedoch unsere sehr gute Marktposition weiter festigen. In Osteuropa birgt die politisch angespannte Lage Absatzrisiken für den weiteren Jahresverlauf. Im brasilianischen Markt erwarten wir vor dem Hintergrund der aktuellen wirtschaftlichen Lage eine weiterhin deutlich rückläufige Nachfrage. Unsere umfassenden Optimierungsmaßnahmen, für die wir bis Ende 2015 rund 300 Mio. € größtenteils in die Produktion und in Produkte investieren, sollten unsere Marktposition weiter stärken. Auch in einigen benachbarten Ländern gehen wir von einer rückläufigen Wirtschaftsentwicklung aus. In der NAFTA-Region sollte sich unser Absatz angesichts des erwarteten Marktanstiegs positiv entwickeln und deutlich über dem Niveau des Jahres 2013 liegen. In Japan werden wir an dem zu erwartenden Marktwachstum partizipieren. Einen wichtigen Beitrag zum Absatzwachstum sollte auch unsere erweiterte BharatBenz Modellpalette in Indien leisten. Weitere Wachstumsmöglichkeiten resultieren aus unserem integrierten »Asia Business Model«: So werden wir unsere Fahrzeuge der Marke FUSO aus Indien künftig auch verstärkt in andere zukunftssträchtige Märkte Afrikas und Südasiens liefern.

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 Absatzrückgang. Beim Citan gehen wir von einer weiteren Absatzsteigerung aus.

Daimler Buses geht nun 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 sich weiter verschärfende Lage in Brasilien und in Argentinien wird in Lateinamerika mit einem Absatz bei Fahrgestellen leicht unter Vorjahresniveau gerechnet.

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 das zweite Halbjahr erwarten wir ein EBIT aus dem laufenden Geschäft über dem Niveau der ersten Jahreshälfte.

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 im zweiten Quartal ein EBIT-Beitrag in Höhe von 0,65 Mrd. €, der nicht dem laufenden Geschäft zuzurechnen ist. Darüber hinaus erwarten wir im zweiten Halbjahr aus der Veräußerung unserer Anteile an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH einen Ergebnisbeitrag von 1,0 Mrd. €.

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 jedoch 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. Daneben war der Free Cash Flow des Vorjahres von stichtagsbezogenen Effekten positiv beeinflusst, die sich im laufenden Jahr teilweise wieder ausgleichen werden. In Kombination mit weiterhin hohen Investitionen und Forschungs- und Entwicklungsleistungen rechnen wir damit, dass der um Effekte aus Beteiligungszu- und -abgängen bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Jahr 2014 deutlich unter dem Vorjahreswert liegen dürfte. Vorbehaltlich der behördlichen Genehmigung erwarten wir im Jahr 2014 aus dem Verkauf unserer Anteile an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH einen Mittelzufluss von 2,43 Mrd. €.

Um unsere anspruchsvollen Wachstumsziele zu erreichen, werden wir unsere bereits sehr hohen **Investitionen in Sachanlagen** (i. V. 5,0 Mrd. €) im Jahr 2014 nochmals leicht erhöhen. Zu diesem Anstieg werden alle automobilen Geschäftsfelder beitragen. 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 ebenfalls 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 Kompaktwagen-Generation. 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 stabil bleiben 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, 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.

Mercedes-Benz Cars erzielt mit 418.700 (i. V. 404.700) Fahrzeugen Absatzrekord im zweiten Quartal

Erfolgreiche Markteinführung der neuen C-Klasse

Weltpremiere des S-Klasse Coupés

EBIT von 1.409 (i. V. 1.041) Mio. €

D.01	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2014	Q2 2013	Veränd. in %
EBIT	1.409	1.041	+35
Umsatz	17.771	16.324	+9
Absatz	418.685	404.711	+3
Produktion	406.639	412.009	-1
Beschäftigte	129.651	96.895*	+34

* Stand 31.12.2013.

Neuer Absatzrekord im zweiten Quartal

Mercedes-Benz Cars erzielte im zweiten Quartal 2014 ein neues Rekordniveau beim Konzernabsatz. Insgesamt stiegen die Verkäufe der Pkw-Sparte um 3% auf 418.700 Einheiten. Der Umsatz nahm um 9% auf 17,8 Mrd. € zu. Das EBIT belief sich auf 1.409 (i. V. 1.041) Mio. €.

Mercedes-Benz Cars behauptete sich im volatilen europäischen Marktumfeld sehr gut und konnte in fast allen Märkten Marktanteile hinzugewinnen. In Westeuropa (ohne Deutschland) übertraf Mercedes-Benz Cars mit 98.700 Einheiten im zweiten Quartal leicht den Vorjahresabsatz von 98.500 Einheiten. Im deutschen Markt verkauften wir 73.200 (i. V. 79.800) Fahrzeuge. In unserem größten Auslandsmarkt, den USA, war das Geschäftsfeld mit 81.900 abgesetzten Einheiten erfolgreicher als je zuvor und wuchs im Vorjahresvergleich um 7%. In China setzte das Unternehmen von April bis Juni seinen starken Kurs fort, der Absatz stieg auf 68.100 Fahrzeuge (+13%). Auch in Brasilien (+32%) und Indien (+20%) wies Mercedes-Benz Cars eine sehr erfreuliche Entwicklung auf.

Modelle der E- und S-Klasse sind Wachstumstreiber

Die neuen Kompaktwagen liefen auch im zweiten Quartal sehr gut: Von April bis Juni wurden 114.800 Einheiten der A-, B-, CLA- und GLA-Klasse verkauft (+15%). Auch die E-Klasse Familie trifft bei den Kunden auf eine sehr gute Resonanz. Im zweiten Quartal wurden 88.600 Modelle des E-Klasse Segments abgesetzt (+8%). Einer besonders starken Nachfrage erfreute sich weiterhin die Mercedes-Benz S-Klasse: Von April bis Juni wurden 29.500 Einheiten im Luxussegment abgesetzt, ein Plus von 85%. Der weltweite Absatz der SUV lag bei 89.200 Einheiten (+6%). Der Absatz der C-Klasse lag mit 73.400 (i. V. 93.400) Einheiten aufgrund des Modellwechsels unter dem Niveau des

D.03	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Veränd. in %
EBIT	2.592	1.501	+73
Umsatz	34.775	30.434	+14
Absatz	808.161	746.222	+8
Produktion	814.097	786.050	+4
Beschäftigte	129.651	96.895*	+34

* Stand 31.12.2013.

D.02	Q2		
Absatz	Q2 2014	Q2 2013	Veränd. in %
Gesamt	418.685	404.711	+3
Westeuropa	171.900	178.247	-4
Deutschland	73.221	79.774	-8
USA	81.914	76.476	+7
China	68.061	60.043	+13
Übrige Märkte	96.810	89.945	+8

Vorjahres, und auch beim smart schlug sich der Modellauslauf in einem geringeren Volumen (23.200 gegenüber 29.000 Einheiten) nieder.

Vier Weltpremieren in drei Monaten

Mit dem S 63 AMG Coupé präsentierte Mercedes-AMG im April einen weiteren Traumwagen im Luxussegment. Zeitgleich feierte das Concept Coupé SUV Weltpremiere. Die Coupé-Studie demonstriert die Möglichkeiten einer sportlich-dynamischen »Onroad«-Linie unter den SUV. Mit dem neuen C-Klasse T-Modell präsentierte Mercedes-Benz Cars im Mai die zweite Variante seiner volumenstärksten Baureihe. Im Juni feierten das modellgepflegte viertürige Coupé CLS und der Shooting Brake Weltpremiere.

Positive Effekte aus Fit for Leadership

Mit Abschluss des zweiten Quartals 2014 haben wir bereits 55% des geplanten Effizienzvolumens erzielt. Damit sind wir auf einem sehr guten Weg, wie geplant bis Ende 2014 70-80% des Gesamtvolumens zu realisieren.

C-Klasse: Produktion auf vier Kontinenten

Unsere Produktionswerke blieben auch im zweiten Quartal hoch ausgelastet. Das Quartal stand stark im Zeichen der C-Klasse, die erstmals auf vier Kontinenten gefertigt wird: Nach dem Produktionsstart der Limousine im Werk Bremen nahmen mit East London (Südafrika) im Mai und Tuscaloosa (USA) im Juni zwei weitere Werke die Produktion auf. In Sindelfingen lief im Juni erstmals das neue S-Klasse Coupé vom Band. Außerdem startete das Werk Rastatt die Produktion der vollelektrischen B-Klasse Electric Drive. Im April erfolgte die Grundsteinlegung für ein neues Getriebewerk im rumänischen Sebes mit einer Investition von mehr als 300 Mio. €.

D.04	Q1-2		
Absatz	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Veränd. in %
Gesamt	808.161	746.222	+8
Westeuropa	324.229	327.938	-1
Deutschland	132.327	140.904	-6
USA	158.765	144.474	+10
China	138.404	106.455	+30
Übrige Märkte	186.763	167.355	+12

Daimler Trucks.

Absatz auf 126.100 (i. V. 123.800) Lkw gestiegen
Actros, Antos und Arocs zu den »besten Nutzfahrzeugen« gekürt
FUSO Super Great V setzt neue Maßstäbe bei der Wirtschaftlichkeit
EBIT von 455 (i. V. 434) Mio. €

D.05		Q2	
€-Werte in Millionen	Q2 2014	Q2 2013	Veränd. in %
EBIT	455	434	+5
Umsatz	7.966	7.965	+0
Absatz	126.066	123.763	+2
Produktion	127.651	127.401	+0
Beschäftigte	83.960	79.020*	+6

* Stand 31.12.2013.

D.06		Q2	
Absatz	Q2 2014	Q2 2013	Veränd. in %
Gesamt	126.066	123.763	+2
Westeuropa	13.241	14.270	-7
NAFTA	41.142	34.924	+18
Lateinamerika (ohne Mexiko)	11.931	16.051	-26
Asien	42.838	41.955	+2
Übrige Märkte	16.914	16.563	+2
BFDA (Auman Trucks)	31.242	28.229	+11
Gesamt (einschließlich BFDA)	157.308	151.992	+3

Absatz und EBIT leicht gestiegen

Der Absatz von Daimler Trucks lag mit 126.100 Einheiten im zweiten Quartal um 2% über dem Vorjahreswert. Der Umsatz blieb mit 8,0 Mrd. € auf Vorjahresniveau. Das EBIT erreichte 455 (i. V. 434) Mio. €, darin enthalten sind Aufwendungen in Höhe von 71 Mio. € für Personalmaßnahmen in Brasilien.

Heterogene Entwicklung in den Märkten

Die Markt- und Absatzentwicklung der einzelnen Regionen war auch im zweiten Quartal sehr unterschiedlich. In Westeuropa lag unser Absatz mit 13.200 Fahrzeugen vor allem aufgrund von Vorzieheffekten zum Jahresende 2013 angesichts der Euro-VI-Einführung unter dem Vorjahresniveau. Gleichzeitig steigerten wir den Marktanteil unserer Mercedes-Benz Fahrzeuge im mittleren und schweren Segment um 2,2%-Punkte auf 26,2%. In Lateinamerika wirkten sich die aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiterhin negativ auf die Lkw-Nachfrage aus. Unser Absatz lag in diesem Markt mit 11.900 Einheiten um 26% unter dem Vorjahr. Trotz des schwierigen Marktumfelds konnten wir in Brasilien unsere Marktposition verbessern und im mittleren und schweren Segment einen Marktanteil von 25,7% (i. V. 24,9%) erreichen.

In der NAFTA-Region führte die erhöhte Marktnachfrage zu einem Absatzanstieg um 18% auf 41.100 Einheiten. Unser Marktanteil in der Klasse 6-8 lag bei 36,0% (i. V. 38,3%). Wir konnten damit die Marktführerschaft erneut klar behaupten. In Asien bewegte sich unser Absatz in einem sehr uneinheitlichen Marktumfeld mit 42.800 Einheiten leicht über dem Vorjahresniveau. Im japanischen Lkw-Gesamtmarkt konnten wir mit 8.900 Einheiten etwas mehr FUSO Fahrzeuge absetzen als im

vergangenen Jahr und damit unseren Marktanteil auf 21,4% (i. V. 19,9%) ausbauen. Auch in Indien ist es uns im mittleren und schweren Lkw-Segment gelungen, mit unseren BharatBenz Fahrzeugen den Marktanteil weiter zu steigern und dadurch unsere vierte Position im Markt zu behaupten.

Positive Effekte aus Daimler Trucks #1

Mit Abschluss des zweiten Quartals 2014 haben wir bei unserem Effizienz- und Wachstumsprogramm Daimler Trucks #1 bereits rund 50% des Programmziels von 1,6 Mrd. € erreicht. Damit sind wir auf einem sehr guten Weg, wie geplant bis Ende 2014 70-80% des Gesamtvolumens zu realisieren. Wir arbeiten weiterhin in allen Regionen mit Nachdruck an der Implementierung von über 10.000 Maßnahmen.

Mercedes-Benz Actros, Antos und Arocs beste Lkw

Der EuroTransportMedia-Fachverlag führt jährlich eine Leserwahl der besten Nutzfahrzeuge durch. Unsere erneuten Spitzenplatzierungen bei dieser Wahl beweisen: Der Mercedes-Benz Actros ist der beste Fernverkehrs-Lkw und überzeugt Kunden und Fahrer gleichermaßen. Zum besten Verteiler-Lkw wurde der Mercedes-Benz Antos gewählt, und in der Kategorie Kipper bis 32t trug der Mercedes-Benz Arocs den Sieg davon.

Super Great V: Champion des Langstreckentransports

Der neue Schwerlastwagen Super Great V von FUSO setzt neue Maßstäbe bei der Wirtschaftlichkeit: Gegenüber den auf dem japanischen Markt derzeit angebotenen Lkw hat er einen um bis zu 10% geringeren Kraftstoffverbrauch. Hierbei spielt der optimierte Motor, der auf der »Heavy-Duty Engine Platform« von Daimler Trucks basiert, eine entscheidende Rolle.

D.07		Q1-2	
€-Werte in Millionen	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Veränd. in %
EBIT	796	550	+45
Umsatz	15.087	14.989	+1
Absatz	234.595	225.196	+4
Produktion	249.745	238.551	+5
Beschäftigte	83.960	79.020*	+6

* Stand 31.12.2013.

D.08		Q1-2	
Absatz	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Veränd. in %
Gesamt	234.595	225.196	+4
Westeuropa	24.873	26.238	-5
NAFTA	75.700	65.566	+15
Lateinamerika (ohne Mexiko)	22.082	29.038	-24
Asien	83.478	77.176	+8
Übrige Märkte	28.462	27.178	+5
BFDA (Auman Trucks)	57.885	51.230	+13
Gesamt (einschließlich BFDA)	292.480	276.426	+6

Mercedes-Benz Vans.

Absatz mit 76.000 (i. V. 69.400) Einheiten deutlich über Vorjahresniveau

Mercedes-Benz Vans weiterhin auf Wachstumskurs

Markteinführung der neuen V-Klasse in Europa

EBIT von 242 (i. V. 204) Mio. €

D.09	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2014	Q2 2013	Veränd. in %
EBIT	242	204	+19
Umsatz	2.494	2.434	+2
Absatz	76.009	69.436	+9
Produktion	81.487	72.811	+12
Beschäftigte	16.276	14.838*	+10

* Stand 31.12.2013.

D.10	Q2		
Absatz	Q2 2014	Q2 2013	Veränd. in %
Gesamt	76.009	69.436	+9
Westeuropa	49.579	42.480	+17
Deutschland	21.526	18.573	+16
Osteuropa	6.412	7.243	-11
USA	7.188	6.108	+18
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.030	5.162	-22
China	3.877	3.310	+17
Übrige Märkte	4.923	5.133	-4

Absatz, Umsatz und EBIT über Vorjahresniveau

Mercedes-Benz Vans steigerte seinen Absatz im zweiten Quartal 2014 um 9% auf 76.000 Einheiten. Der Umsatz lag mit 2,5 (i. V. 2,4) Mrd. € ebenfalls über dem Vorjahresniveau. Das EBIT erreichte 242 (i. V. 204) Mio. €.

Mercedes-Benz Vans weiterhin auf Wachstumskurs

Mercedes-Benz Vans profitierte auch im zweiten Quartal 2014 von seiner attraktiven Produktpalette und erzielte in seiner Kernregion Westeuropa ein deutliches Absatzplus von 17% auf 49.600 Einheiten. Besonders kräftig waren die Zuwächse in Deutschland (+16%), Großbritannien (+28%) und Spanien (+96%). Bedingt durch das volatile Marktumfeld in der Türkei konnte der Absatz in Osteuropa mit 6.400 (i. V. 7.200) Einheiten nicht an das hohe Niveau des Vorjahres anschließen.

Weiterhin erfreulich war die Absatzentwicklung in den USA und China: In den USA konnte Mercedes-Benz Vans den Absatz im zweiten Quartal 2014 um 18% auf 7.200 Einheiten steigern. Auch in China verzeichneten wir zweistellige Wachstumsraten; der Absatz stieg um 17% auf 3.900 Einheiten. In Lateinamerika hingegen war unser Absatz im Vergleich zum Vorjahr deutlich rückläufig (-22%). Der Rückgang ist insbesondere auf das weiterhin schwierige Marktumfeld in dieser Region zurückzuführen.

Vor allem der Markterfolg des Sprinter trieb unser Wachstum an. Von unserem großen Transporter haben wir im zweiten Quartal 2014 weltweit 48.700 Einheiten verkauft; das waren 15% mehr als im Vorjahreszeitraum. Im Segment der mittleren Transporter (inkl. der neuen V-Klasse) konnte Mercedes-Benz

Vans in der Berichtsperiode trotz des Modellwechsels das Vorjahresniveau übertreffen und insgesamt 22.300 (i. V. 20.800) Einheiten absetzen. Auf den Mercedes-Benz Citan entfielen 5.000 (i. V. 5.200) Einheiten.

Erster Großauftrag für neue V-Klasse aus Frankreich

Unmittelbar nach der Markteinführung der neuen Mercedes-Benz V-Klasse in Frankreich hat Europcar Ende Juni 175 Fahrzeuge in seine Flotte übernommen. Europas führende Autovermietung stellt die Premium-Fahrzeuge mit Stern zunächst an Europcar-Mietstationen an Flughäfen und in Urlaubsregionen bereit. Die neue Großraumlimousine setzt als jüngstes und größtes Mitglied unserer Personenwagen-Familie mit ihrem Design sowie einer Vielzahl von Innovationen wie dem Seitenwind-Assistenten und dem ATTENTION ASSIST neue Maßstäbe in ihrem Segment.

Internationale Auszeichnungen für Mercedes-Benz Sprinter und Vito

Der Sprinter bestätigte wie in den vergangenen acht Jahren seine Spitzenposition und ist erneut mit dem ersten Platz als »KEP-Transporter des Jahres 2014« ausgezeichnet worden. Den Preis vergab eine Jury aus Experten der Kurier-, Express- und Paketdienst-Branche (KEP). Auch der Mercedes-Benz Vito setzte sich in einem starken Wettbewerbsumfeld von seinen Konkurrenten ab und siegte bei den »Transportern bis 3,0 t«. Zudem belegte der Sprinter als umweltfreundlichster und effizientester Transporter beim »Green Van 2014«-Wettbewerb die ersten beiden Plätze.

D.11	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Veränd. in %
EBIT	365	285	+28
Umsatz	4.706	4.420	+6
Absatz	137.128	122.059	+12
Produktion	155.426	135.980	+14
Beschäftigte	16.276	14.838*	+10

* Stand 31.12.2013.

D.12	Q1-2		
Absatz	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Veränd. in %
Gesamt	137.128	122.059	+12
Westeuropa	88.636	75.126	+18
Deutschland	37.183	31.168	+19
Osteuropa	12.406	12.456	-0
USA	12.208	10.084	+21
Lateinamerika (ohne Mexiko)	7.677	9.271	-17
China	6.572	5.681	+16
Übrige Märkte	9.629	9.441	+2

Daimler Buses.

Absatz mit 8.100 Bussen und Fahrgestellen über Vorjahr
Erfreulicher Nachfragezuwachs nach Komplettbussen in Westeuropa
40.000ster Mercedes-Benz Citaro Stadtbus ausgeliefert
EBIT mit 50 (i. V. 27) Mio. € deutlich über Vorjahr

	D.13		Q2
€-Werte in Millionen	Q2 2014	Q2 2013	Veränd. in %
EBIT	50	27	+85
Umsatz	1.048	934	+12
Absatz	8.097	7.913	+2
Produktion	8.855	9.269	-4
Beschäftigte	16.214	16.603*	-2

* Stand 31.12.2013.

Absatz, Umsatz und EBIT über Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Buses lag im zweiten Quartal 2014 mit 8.100 Bussen und Fahrgestellen über dem Vorjahreswert von 7.900 Einheiten. Dabei konnte der Zuwachs in Westeuropa aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach Komplettbussen den Absatzrückgang bei den Fahrgestellen in Lateinamerika mehr als kompensieren. Der Umsatz erhöhte sich insbesondere angesichts der erfreulichen Absatzentwicklung im Komplettbusgeschäft um 12% auf 1,0 Mrd. €. Das EBIT verbesserte sich auf 50 (i. V. 27) Mio. €.

Stärkere Nachfrage in Westeuropa trägt insgesamt zur positiven Absatzentwicklung bei

Bei Daimler Buses setzte sich im zweiten Quartal 2014 der erfreuliche Nachfragezuwachs im Komplettbusgeschäft in Westeuropa fort: In diesem Kernmarkt wurden 1.700 Einheiten der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt. Im Heimatmarkt Deutschland steigerte Daimler Buses den Absatz um 45% auf 700 Einheiten. In der Türkei setzten wir 200 (i. V. 400) Einheiten ab; diese Entwicklung resultierte aus einem deutlichen Rückgang des Gesamtmarktes gegenüber dem Vorjahr.

In Lateinamerika (ohne Mexiko) lag der Absatz in der Berichtsperiode mit 4.300 (i. V. 4.500) Fahrgestellen unter dem Niveau des Vorjahres. Dabei wirkte sich insbesondere die schwierige wirtschaftliche Lage in Argentinien negativ auf unsere Absatzentwicklung aus. In Mexiko haben wir 1.000 Einheiten abgesetzt, das Vorjahresniveau wurde damit um 42% übertroffen.

	D.15		Q1-2
€-Werte in Millionen	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Veränd. in %
EBIT	103	-4	.
Umsatz	1.907	1.685	+13
Absatz	14.772	13.946	+6
Produktion	16.591	16.627	-0
Beschäftigte	16.214	16.603*	-2

* Stand 31.12.2013.

	D.14		Q2
Absatz	Q2 2014	Q2 2013	Veränd. in %
Gesamt	8.097	7.913	+2
Westeuropa	1.706	1.488	+15
Deutschland	728	503	+45
Mexiko	998	704	+42
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.290	4.529	-5
Asien	311	349	-11
Übrige Märkte	792	843	-6

40.000ster Mercedes-Benz Citaro und 20.000ster Minibus ausgeliefert

Im April haben wir den 40.000sten Mercedes-Benz Citaro Stadtbus an einen Kunden übergeben: Der Mercedes-Benz Citaro ist damit der meistverkaufte Bus aller Zeiten. Fast zeitgleich haben die Minibusse der Marke Mercedes-Benz die Marke von 20.000 Einheiten überschritten.

Großauftrag aus Frankreich

Die RATP-Gruppe, die den öffentlichen Nahverkehr im Großraum Paris bedient, hat sich nach einer europaweiten Ausschreibung für 199 Mercedes-Benz Citaro Stadtbusse entschieden. Die Auslieferung der Busse soll noch in diesem Jahr beginnen.

Setra TopClass 500 mit Design-Preis geehrt

Die Setra TopClass 500 ist von einer international besetzten Fachjury Anfang Juli in Essen mit dem »Red Dot Award Product Design 2014« ausgezeichnet worden. In der Begründung hob die Jury insbesondere die hochwertige Innenausstattung sowie den Komfort und die Eleganz hervor, die der Reisebus ausstrahlt.

Fahrgestell-Programm mit Euro VI komplettiert

Mit dem dreiachsigen Mercedes-Benz Fahrgestell OC 500 RF für Überland- und Reisebusse haben wir unser Fahrgestell-Programm mit der Abgasstufe Euro VI komplettiert.

	D.16		Q1-2
Absatz	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Veränd. in %
Gesamt	14.772	13.946	+6
Westeuropa	2.792	2.026	+38
Deutschland	1.261	734	+72
Mexiko	1.723	1.053	+64
Lateinamerika (ohne Mexiko)	8.282	8.670	-4
Asien	397	753	-47
Übrige Märkte	1.578	1.444	+9

Daimler Financial Services.

Neugeschäft wächst um 12%

Vertragsvolumen steigt auf 88,1 Mrd. €

car2go mit 780.000 Kunden

EBIT von 336 (i. V. 319) Mio. €

D.17

Q2

€-Werte in Millionen	Q2 2014	Q2 2013	Veränd. in %
EBIT	336	319	+5
Umsatz	3.828	3.548	+8
Neugeschäft	11.515	10.292	+12
Vertragsvolumen	88.084	83.539*	+5
Beschäftigte	8.488	8.107*	+5

* Stand 31.12.2013.

Starkes Wachstum im globalen Maßstab

Daimler Financial Services hat im zweiten Quartal rund 328.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 11,5 Mrd. € abgeschlossen und konnte damit das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 12% steigern. Das Vertragsvolumen erreichte Ende Juni 88,1 Mrd. € und wuchs damit gegenüber dem Jahresendwert 2013 um 5%. Das EBIT betrug 336 (i. V. 319) Mio. €.

Neugeschäft in Europa steigt um 9%

In Europa wurden rund 181.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Gesamtwert von 5,6 Mrd. € abgeschlossen – das sind 9% mehr als im Vorjahresquartal. Starke Zuwächse gab es unter anderem in Spanien (+70%). In Deutschland stieg das Neugeschäft der Mercedes-Benz Bank auf 2,7 Mrd. € (+4%), das Einlagevolumen im Direktbankgeschäft betrug 11,2 Mrd. € und blieb damit gegenüber dem Jahresende 2013 nahezu stabil (-1%). Das Vertragsvolumen in Europa erreichte Ende Juni 38,6 Mrd. €, damit ergab sich ein Anstieg von 4% gegenüber dem Jahresende 2013.

Zugewinn von 10% in Nord- und Südamerika

In Nord- und Südamerika steigerte Daimler Financial Services das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 10% auf 4,2 Mrd. €. In den USA wuchs das Neugeschäft um 16%. Das Vertragsvolumen in der Region Nord- und Südamerika erreichte 36,6 Mrd. € und lag damit 6% über dem Jahresendwert 2013. Wechselkursbereinigt ergab sich ein Anstieg von 4%. In den USA beglichen Kunden im Laufe des ersten Halbjahres 2014 Ratenzahlungen im Wert von 50 Mio. US-\$ mit Hilfe der innovativen App myMBFS – das sind 20% mehr als im Vorjahreszeitraum.

D.18

Q1-2

Werte in Millionen €	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Veränd. in %
EBIT	733	633	+16
Umsatz	7.637	7.125	+7
Neugeschäft	21.353	18.911	+13
Vertragsvolumen	88.084	83.539*	+5
Beschäftigte	8.488	8.107*	+5

* Stand 31.12.2013.

Afrika & Asien-Pazifik: Zuwachs um 28%

In der Region Afrika & Asien-Pazifik stieg das Neugeschäft gegenüber dem zweiten Quartal 2013 um 28% auf 1,7 Mrd. €. In China konnte der Gegenwert der neu abgeschlossenen Finanzierungs- und Leasingverträge gegenüber dem Vorjahresquartal mit einem Anstieg um 140% mehr als verdoppelt werden. Das Vertragsvolumen in der Region Afrika & Asien-Pazifik lag Ende Juni bei 12,7 Mrd. € und damit um 10% höher als zum Jahresende 2013. Die myMBFS App, mit der sich Kunden über die Finanzdienstleistungen von Daimler informieren können, übertraf in der Region Afrika & Asien-Pazifik die Marke von 100.000 Downloads.

Versicherungsgeschäft weiter auf hohem Niveau

Im Versicherungsgeschäft vermittelte Daimler Financial Services im zweiten Quartal 1% mehr fahrzeuggebundene Policen als im Vorjahreszeitraum. Weltweit wurden in diesem Zeitraum rund 340.000 Versicherungsverträge abgeschlossen. Ausgesprochen erfolgreich entwickelte sich das Versicherungsgeschäft in Frankreich. Dort wurden zwischen April und Juni rund 13.000 Policen vermittelt – 11% mehr als im Vorjahreszeitraum.

car2go mit 780.000 Kunden

Das flexible Mobilitätskonzept car2go startete im zweiten Quartal in Florenz und in South Bay, Kalifornien. Damit war car2go Ende Juni in 26 Städten präsent. Weltweit hatte car2go Ende des zweiten Quartals 780.000 Kunden – über 30% mehr als zum Jahresende 2013.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q2.

E.01

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q2 2014	Q2 2013 ¹	Q2 2014	Q2 2013 ¹	Q2 2014	Q2 2013
in Millionen €						
Umsatzerlöse	31.544	29.692	27.716	26.144	3.828	3.548
Umsatzkosten	-24.704	-23.221	-21.473	-20.257	-3.231	-2.964
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.840	6.471	6.243	5.887	597	584
Vertriebskosten	-2.812	-2.848	-2.701	-2.718	-111	-130
Allgemeine Verwaltungskosten	-806	-767	-654	-627	-152	-140
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.073	-1.016	-1.073	-1.016	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	377	286	359	268	18	18
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-153	-85	-146	-78	-7	-7
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	828	3.323	838	3.329	-10	-6
Übriges Finanzergebnis	-108	-122	-109	-122	1	-
Zinserträge	30	35	30	35	-	-
Zinsaufwendungen	-188	-219	-187	-217	-1	-2
Ergebnis vor Ertragsteuern²	2.935	5.058	2.600	4.741	335	317
Ertragsteuern	-739	-475	-624	-339	-115	-136
Konzernergebnis	2.196	4.583	1.976	4.402	220	181
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	92	1.749				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.104	2.834				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	1,97	2,65				
Verwässert	1,97	2,65				

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) Q1-2.

E.02

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1-2 2014	Q1-2 2013 ¹	Q1-2 2014	Q1-2 2013 ¹	Q1-2 2014	Q1-2 2013
in Millionen €						
Umsatzerlöse	61.001	55.794	53.364	48.669	7.637	7.125
Umsatzkosten	-47.749	-44.089	-41.334	-38.102	-6.415	-5.987
Bruttoergebnis vom Umsatz	13.252	11.705	12.030	10.567	1.222	1.138
Vertriebskosten	-5.487	-5.473	-5.268	-5.231	-219	-242
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.558	-1.524	-1.285	-1.256	-273	-268
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-2.149	-2.057	-2.149	-2.057	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	682	577	654	548	28	29
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-239	-176	-227	-166	-12	-10
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	850	3.325	863	3.337	-13	-12
Übriges Finanzergebnis	-473	-218	-473	-216	-	-2
Zinserträge	64	105	64	105	-	-
Zinsaufwendungen	-357	-446	-354	-443	-3	-3
Ergebnis vor Ertragsteuern²	4.585	5.818	3.855	5.188	730	630
Ertragsteuern	-1.303	-671	-1.054	-419	-249	-252
Konzernergebnis	3.282	5.147	2.801	4.769	481	378
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	151	1.777				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	3.131	3.370				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	2,93	3,16				
Verwässert	2,93	3,16				

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) Q2.

E.03

	Daimler-Konzern	
	Q2 2014	Q2 2013
in Millionen €		
Konzernergebnis	2.196	4.583
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	326	-730
Unrealisierte Gewinne aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	107	90
Unrealisierte Verluste/Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten	-504	545
Unrealisierte Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-1	-94
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-72	-189
Versicherungsmathematische Gewinne aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-	7
Versicherungsmathematische Verluste/Gewinne aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-360	256
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-360	263
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-432	74
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	8	-58
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-440	132
Gesamtergebnis	1.764	4.657
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	100	1.691
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	1.664	2.966

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung (ungeprüft) Q1-2.

E.04

	Daimler-Konzern	
	Q1-2 2014	Q1-2 2013
in Millionen €		
Konzernergebnis	3.282	5.147
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	253	-545
Unrealisierte Gewinne aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	270	227
Unrealisierte Verluste/Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten	-650	384
Unrealisierte Verluste/Gewinne aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-1	41
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-128	107
Versicherungsmathematische Verluste/Gewinne aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-1.220	418
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1.220	418
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-1.348	525
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	7	9
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-1.355	516
Gesamtergebnis	1.934	5.672
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	158	1.786
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	1.776	3.886

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzernbilanz (ungeprüft).

E.05

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	30. Juni 2014	31. Dez. 2013	30. Juni 2014	31. Dez. 2013	30. Juni 2014	31. Dez. 2013
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	9.278	9.388	9.170	9.289	108	99
Sachanlagen	22.191	21.779	22.137	21.732	54	47
Vermietete Gegenstände	29.547	28.160	13.668	13.207	15.879	14.953
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	2.041	3.432	2.041	3.419	-	13
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	29.898	27.769	-23	-29	29.921	27.798
Verzinsliche Wertpapiere	1.457	1.666	6	6	1.451	1.660
Übrige finanzielle Vermögenswerte	4.835	3.523	365	-767	4.470	4.290
Aktive latente Steuern	2.167	1.829	1.648	1.348	519	481
Übrige Vermögenswerte	511	531	-1.909	-1.818	2.420	2.349
Langfristige Vermögenswerte	101.925	98.077	47.103	46.387	54.822	51.690
Vorräte	19.818	17.349	19.146	16.648	672	701
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.657	7.803	6.924	7.208	733	595
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	23.876	23.001	-7	-14	23.883	23.015
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.794	11.053	9.487	9.845	1.307	1.208
Verzinsliche Wertpapiere	4.658	5.400	4.591	5.297	67	103
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.523	2.718	-7.034	-6.670	9.557	9.388
Übrige Vermögenswerte	3.349	3.117	600	447	2.749	2.670
Zwischensumme kurzfristige Vermögenswerte	72.675	70.441	33.707	32.761	38.968	37.680
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	1.415	-	1.415	-	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	74.090	70.441	35.122	32.761	38.968	37.680
Summe Aktiva	176.015	168.518	82.225	79.148	93.790	89.370
Passiva						
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.069				
Kapitalrücklagen	11.842	11.850				
Gewinnrücklagen	27.132	27.628				
Übrige Rücklagen	-2	133				
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	42.042	42.680				
Nicht beherrschende Anteile	678	683				
Eigenkapital	42.720	43.363	35.578	36.767	7.142	6.596
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11.637	9.869	11.480	9.726	157	143
Rückstellungen für Ertragsteuern	798	823	798	823	-	-
Rückstellungen für sonstige Risiken	5.639	5.270	5.521	5.152	118	118
Finanzierungsverbindlichkeiten	47.783	44.746	14.862	13.542	32.921	31.204
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.260	1.701	2.121	1.575	139	126
Passive latente Steuern	746	892	-1.648	-1.300	2.394	2.192
Rechnungsabgrenzungsposten	2.855	2.728	2.494	2.283	361	445
Übrige Verbindlichkeiten	8	18	7	15	1	3
Langfristige Schulden	71.726	66.047	35.635	31.816	36.091	34.231
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.403	9.086	10.082	8.778	321	308
Rückstellungen für Ertragsteuern	402	517	343	438	59	79
Rückstellungen für sonstige Risiken	5.958	6.619	5.568	6.230	390	389
Finanzierungsverbindlichkeiten	33.670	32.992	-13.174	-12.218	46.844	45.210
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.381	6.575	5.400	4.797	1.981	1.778
Rechnungsabgrenzungsposten	2.095	1.868	1.485	1.351	610	517
Übrige Verbindlichkeiten	1.660	1.451	1.308	1.189	352	262
Kurzfristige Schulden	61.569	59.108	11.012	10.565	50.557	48.543
Summe Passiva	176.015	168.518	82.225	79.148	93.790	89.370

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft).

E.06

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Q1-2 2014	Q1-2 2013
in Millionen €						
Ergebnis vor Ertragsteuern	4.585	5.818	3.855	5.188	730	630
Abschreibungen	2.446	2.153	2.432	2.141	14	12
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-808	-3.277	-846	-3.307	38	30
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	13	146	13	146	-	-
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-2.283	-1.878	-2.321	-2.066	38	188
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	209	-516	346	-280	-137	-236
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.254	1.716	1.249	1.722	5	-6
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-2.260	-1.579	-52	103	-2.208	-1.682
Vermietete Fahrzeuge	-1.117	-1.298	-62	-161	-1.055	-1.137
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	586	766	350	257	236	509
Gezahlte Ertragsteuern	-984	-481	-882	-313	-102	-168
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	1.641	1.570	4.082	3.430	-2.441	-1.860
Zugänge zu Sachanlagen	-2.088	-2.095	-2.080	-2.087	-8	-8
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-703	-1.126	-686	-1.109	-17	-17
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	89	71	83	66	6	5
Erwerb von Anteilsbesitz	-48	-219	-22	-219	-26	-
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	4	2.307	4	2.307	-	-
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-973	-4.335	-934	-3.951	-39	-384
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	1.942	2.632	1.656	2.312	286	320
Sonstige Ein- und Auszahlungen	19	49	22	41	-3	8
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.758	-2.716	-1.957	-2.640	199	-76
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	2.409	4.199	52	2.759	2.357	1.440
Dividendenzahlungen an Aktionäre der Daimler AG	-2.407	-2.349	-2.407	-2.349	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-153	-52	-152	-51	-1	-1
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	24	66	22	66	2	-
Erwerb eigener Aktien	-26	-24	-26	-24	-	-
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-10	-33	-10	-33	-	-
Interne Eigenkapitaltransaktionen	-	-	13	-315	-13	315
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-163	1.807	-2.508	53	2.345	1.754
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	21	-50	25	-39	-4	-11
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-259	611	-358	804	99	-193
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	11.053	10.996	9.845	9.887	1.208	1.109
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	10.794	11.607	9.487	10.691	1.307	916

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 €					
Stand zum 1. Januar 2013	3.063	12.026	22.017	516	234
Konzernergebnis	-	-	3.370	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	586	-527	228
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-168	-	-2
Gesamtergebnis	-	-	3.788	-527	226
Dividenden	-	-	-2.349	-	-
Veränderung durch Stock Options	-	1	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	4	46	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-12	-	-	-
Sonstiges	-	-29	-	-	-
Stand zum 30. Juni 2013	3.067	12.032	23.456	-11	460
Stand zum 1. Januar 2014	3.069	11.850	27.628	-969	261
Konzernergebnis	-	-	3.131	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-1.789	248	316
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	569	-	-46
Gesamtergebnis	-	-	1.911	248	270
Dividenden	-	-	-2.407	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	1	2	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Sonstiges	-	-10	-	-	-
Stand zum 30. Juni 2014	3.070	11.842	27.132	-721	531

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	Stand zum 1. Januar 2013	
-	-	-	3.370	1.777	5.147	Konzernergebnis	
548	57	-	892	22	914	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
-163	-43	-	-376	-13	-389	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
385	14	-	3.886	1.786	5.672	Gesamtergebnis	
-	-	-	-2.349	-137	-2.486	Dividenden	
-	-	-	1	-	1	Veränderung durch Stock Options	
-	-	-	50	-	50	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-24	-24	-	-24	Erwerb eigener Aktien	
-	-	24	24	-	24	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-12	-2.442	-2.454	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
-	-	-	-29	-12	-41	Sonstiges	
435	13	-	39.452	620	40.072	Stand zum 30. Juni 2013	
853	-12	-	42.680	683	43.363	Stand zum 1. Januar 2014	
-	-	-	3.131	151	3.282	Konzernergebnis	
-925	-1	-	-2.151	7	-2.144	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
273	-	-	796	-	796	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-652	-1	-	1.776	158	1.934	Gesamtergebnis	
-	-	-	-2.407	-153	-2.560	Dividenden	
-	-	-	3	2	5	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-26	-26	-	-26	Erwerb eigener Aktien	
-	-	26	26	-	26	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-10	-12	-22	Sonstiges	
201	-13	-	42.042	678	42.720	Stand zum 30. Juni 2014	

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 Tochtergesellschaften (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde gemäß § 37w 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 zweiten Quartal bzw. im ersten Halbjahr 2013.

E.08

Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten

in Millionen €	Q2 2013 veröffentlicht	Um- gliederungen	Q2 2013 geändert
Umsatzkosten	-23.131	-90	-23.221
Vertriebskosten	-2.809	-39	-2.848
Allgemeine Verwaltungskosten	-919	152	-767
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungs- kosten	-993	-23	-1.016

E.09

Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten

in Millionen €	Q1-2 2013 veröffentlicht	Um- gliederungen	Q1-2 2013 geändert
Umsatzkosten	-43.892	-197	-44.089
Vertriebskosten	-5.388	-85	-5.473
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.857	333	-1.524
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungs- kosten	-2.006	-51	-2.057

Unter Beibehaltung der bisherigen Zuordnung der Kostenstellen zu den einzelnen Funktionskosten hätten sich im zweiten Quartal bzw. im ersten Halbjahr 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 €	Q2 2014 geändert	Um- gliederungen	Q2 2014 bisherige Zuordnung
Umsatzkosten	-24.704	95	-24.609
Vertriebskosten	-2.812	42	-2.770
Allgemeine Verwaltungskosten	-806	-161	-967
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungs- kosten	-1.073	24	-1.049

E.11

Beibehaltung des bisherigen Ausweises der Funktionskosten

in Millionen €	Q1-2 2014 geändert	Um- gliederungen	Q1-2 2014 bisherige Zuordnung
Umsatzkosten	-47.749	221	-47.528
Vertriebskosten	-5.487	97	-5.390
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.558	-376	-1.934
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungs- kosten	-2.149	58	-2.091

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 Vermögenswerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen. Da die derzeit bei Daimler identifizierten gemeinschaftlichen Tätigkeiten keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss haben, werden diese weiterhin nach der Equity-Methode bzw. zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

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. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

RRPSH. Der in der Konzernbilanz separat ausgewiesene Posten »Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte« enthält die Anteile an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH). Im ersten Quartal 2014 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG beschlossen, den Anteil von 50% an dem Gemeinschaftsunternehmen 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. Mitte April 2014 wurde die Veräußerung der Anteile an der RRPSH zu einem Preis von 2,43 Mrd. € vereinbart.

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

3. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

E.12

Umsatzerlöse

in Millionen €	Q2 2014	Q2 2013	Q1-2 2014	Q1-2 2013
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	27.686	26.097	53.404	48.693
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	2.990	2.736	5.872	5.373
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services	769	767	1.518	1.533
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	99	92	207	195
	31.544	29.692	61.001	55.794

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 im ersten Halbjahr 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 soll im Jahr 2014 fortgeführt werden.

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 [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 [E.14](#) dargestellt.

Der Stand der gebildeten Rückstellungen belief sich bei Daimler Trucks zum 30. Juni 2014 auf 6 (31. Dezember 2013: 64) Mio. €. Bei Daimler Buses waren zum 30. Juni 2014 Rückstellungen von 21 (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 bis zu 150 Mio. € erwartet.

E.13

Optimierungsprogramme

in Millionen €	Q2 2014	Q2 2013	Q1-2 2014	Q1-2 2013
Daimler Trucks				
EBIT	-71	-82	-76	-95
Zahlungsmittelabfluss	-70	-18	-134	-25
Daimler Buses				
EBIT	-8	-20	-9	-24
Zahlungsmittelabfluss / -zufluss	-10	5	-19	-16

E.14

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

in Millionen €	Q2 2014	Q2 2013	Q1-2 2014	Q1-2 2013
Umsatzkosten	-48	-42	-51	-50
Vertriebskosten	-8	-12	-8	-13
Allgemeine Verwaltungskosten	-13	-31	-16	-39
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-10	-11	-10	-11
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-	-9	-	-9
Sonstige betriebliche Erträge	-	3	-	3
	-79	-102	-85	-119

5. Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

E.15

Übriges Finanzergebnis

in Millionen €	Q2 2014	Q2 2013	Q1-2 2014	Q1-2 2013
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen ¹	-65	13	-131	-34
Sonstiges übriges Finanzergebnis	-43	-135	-342	-184
	-108	-122	-473	-218

1 Ohne die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

Das »sonstige übrige Finanzergebnis« enthält im ersten Halbjahr 2014 Aufwendungen aus der Absicherung des Aktienkurses von Tesla Motors, Inc. (Tesla) von 229 (2013: 0) Mio. € und aus der Bewertung der RRP SH Put-Option von 118 (2013: 29) Mio. €. Im ersten Halbjahr 2013 ist ein Verlust im Zusammenhang mit dem Verkauf der restlichen EADS-Anteile von 154 Mio. € ausgewiesen.

6. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen weisen folgende Zusammensetzung auf:

E.16

Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Millionen €	Q2 2014	Q2 2013	Q1-2 2014	Q1-2 2013
Zinserträge				
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	1	1	1	1
Zinsen und ähnliche Erträge	29	34	63	104
	30	35	64	105
Zinsaufwendungen				
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-93	-89	-177	-177
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-95	-130	-180	-269
	-188	-219	-357	-446

7. Immaterielle Vermögenswerte

Die Immateriellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

E.17

Immaterielle Vermögenswerte

in Millionen €	30. Juni 2014	31. Dez. 2013
Geschäftswerte	687	681
Entwicklungskosten	7.210	7.310
Übrige immaterielle Vermögenswerte	1.381	1.397
	9.278	9.388

8. Sachanlagen

Die Sachanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

E.18

Sachanlagen

in Millionen €	30. Juni 2014	31. Dez. 2013
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.765	6.791
Technische Anlagen und Maschinen	7.719	7.350
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.535	5.366
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.172	2.272
	22.191	21.779

9. Vermietete Gegenstände

Zum 30. Juni 2014 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 29.547 (31. Dezember 2013: 28.160) Mio. €. Im ersten Halbjahr 2014 ergaben sich Zugänge von 8.501 (2013: 7.491) Mio. € und Abgänge von 5.104 (2013: 4.163) Mio. €. Die Abschreibungen für das erste Halbjahr 2014 betragen 2.235 (2013: 2.151) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

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 €	RRPSH	BBAC	BAIC Motor ²	BFDA	Kamaz	EADS	Übrige	Gesamt
30. Juni 2014								
Höhe des Anteils (in %)	-	49,0	12,0	50,0	15,0	-	-	-
At-equity-Buchwert	-	696	590	295	150	-	310	2.041
At-equity-Ergebnis (Q2 2014) ¹	-	37	11	4	1	-	775	828
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2014) ¹	13	66	13	-2	-2	-	762	850
31. Dezember 2013								
Höhe des Anteils (in %)	50,0	49,0	12,0	50,0	15,0	-	-	-
At-equity-Buchwert	1.494	640	595	298	155	-	250	3.432
At-equity-Ergebnis (Q2 2013) ¹	12	11	-	-6	2	3.363	-59	3.323
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2013) ¹	-6	31	-	-23	7	3.397	-81	3.325

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 Q1-2 2014 von BAIC Motor umfasst die vier Monate von Dezember 2013 bis März 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« umgliedert; die Bewertung nach der Equity-Methode wurde beendet.

Mitte April 2014 wurde der Veräußerungspreis von 2,43 Mrd. € vereinbart. Der Abschluss der Transaktion wird bis zum Jahresende 2014 erwartet, steht allerdings noch unter dem Vorbehalt der kartellrechtlichen und außenwirtschaftsrechtlichen Freigaben. Weitere Erläuterungen zu der Put-Option können Anmerkung 18 entnommen werden.

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 Beteiligung 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.

11. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

E.20

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Millionen €	30. Juni 2014			31. Dezember 2013		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Absatzfinanzierung mit Endkunden	9.327	19.236	28.563	9.065	17.599	26.664
Absatzfinanzierung mit Händlern	10.239	1.730	11.969	9.781	1.723	11.504
Finanzierungsleasing-Verträge	4.712	9.448	14.160	4.545	8.928	13.473
Buchwert (brutto)	24.278	30.414	54.692	23.391	28.250	51.641
Wertberichtigungen	-402	-516	-918	-390	-481	-871
Buchwert (netto)	23.876	29.898	53.774	23.001	27.769	50.770

Unter den Finanzierungsleasing-Verträgen wurden zum 30. Juni 2014 auch Vermögenswerte von 357 (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 im ersten Halbjahr 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 im ersten Halbjahr 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. Juni 2014	31. Dez. 2013
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.150	2.011
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.841	2.275
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	14.683	13.028
Geleistete Anzahlungen	144	35
	19.818	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 unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen.

Belegschaftsaktienprogramme. Im ersten Halbjahr 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 zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2014 betragen die Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen 94 und 131 (2013: 66 und 84) 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. €) erfolgt voraussichtlich im vierten Quartal 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 zweites Quartal

in Millionen €	Gesamt	Q2 2014		Gesamt	Q2 2013	
		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-128	-108	-20	-136	-112	-24
Nettozinsaufwand	-74	-63	-11	-74	-66	-8
Nettozinsertrag	1	-	1	1	-	1
	-201	-171	-30	-209	-178	-31

E.23

Pensionsaufwendungen erstes Halbjahr

in Millionen €	Gesamt	Q1-2 2014		Gesamt	Q1-2 2013	
		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-257	-216	-41	-271	-224	-47
Nettozinsaufwand	-144	-124	-20	-149	-132	-17
Nettozinsertrag	1	-	1	1	-	1
	-400	-340	-60	-419	-356	-63

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. Juni 2014			31. Dezember 2013		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Produktgarantien	2.120	2.564	4.684	2.380	2.325	4.705
Personal- und Sozialbereich	1.243	1.805	3.048	1.501	1.732	3.233
Übrige	2.595	1.270	3.865	2.738	1.213	3.951
	5.958	5.639	11.597	6.619	5.270	11.889

16. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

E.25

Finanzierungsverbindlichkeiten

in Millionen €	30. Juni 2014			31. Dezember 2013		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Anleihen	8.986	31.462	40.448	9.091	29.653	38.744
Geldmarktpapiere	1.210	21	1.231	1.086	-	1.086
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.450	11.014	21.464	10.173	8.916	19.089
Einlagen aus Direktbankgeschäft	9.044	2.125	11.169	8.539	2.718	11.257
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	3.362	2.173	5.535	3.478	2.653	6.131
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	43	252	295	39	271	310
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	575	736	1.311	586	535	1.121
	33.670	47.783	81.453	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 19. Mai 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 19. Mai 2014 beziffert auf 232 Mio. €) und
- Refinanzierungskosten von 190 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 werden Schriftsätze zum Ausgang dieser Verhandlung im August und September 2014 einreichen. Eine weitere Verhandlung ist für Ende September/Anfang Oktober 2014 geplant. 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 Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

E.26

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

in Millionen €	30. Juni 2014		31. Dezember 2013	
	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	53.774	54.160	50.770	51.115
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.657	7.657	7.803	7.803
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.794	10.794	11.053	11.053
Verzinsliche Wertpapiere				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	6.115	6.115	7.066	7.066
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	3.137	3.137	2.052	2.052
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.503	2.503	1.452	1.452
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	634	634	600	600
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	102	102	350	350
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.322	1.322	1.703	1.703
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.797	2.797	2.136	2.136
	85.698	86.084	82.933	83.278
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	81.453	82.880	77.738	79.026
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.403	10.403	9.086	9.086
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	530	530	413	413
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	655	655	395	395
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.456	8.456	7.468	7.468
	101.497	102.924	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. Juni 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. Juni 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 Zinssicherungsswaps 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. Juni 2014				31. Dezember 2013			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	8.618	6.960	1.658	-	8.518	6.264	2.254	-
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.503	2.495	8	-	1.452	1.446	6	-
davon verzinsliche Wertpapiere	6.115	4.465	1.650	-	7.066	4.818	2.248	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	102	-	102	-	350	-	232	118
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.322	-	1.322	-	1.703	-	1.703	-
	10.042	6.960	3.082	-	10.571	6.264	4.189	118
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	530	-	530	-	413	-	413	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	655	-	655	-	395	-	395	-
	1.185	-	1.185	-	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
Stand zum 30. Juni	-

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 zweite Quartal 2014 und 2013 wie folgt dar:

E.29

Segmentberichterstattung zweites Quartal

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Q2 2014								
Außenumsatzerlöse	17.111	7.441	2.400	1.031	3.561	31.544	-	31.544
Konzerninterne Umsatzerlöse	660	525	94	17	267	1.563	-1.563	-
Umsatzerlöse gesamt	17.771	7.966	2.494	1.048	3.828	33.107	-1.563	31.544
Segmentergebnis (EBIT)	1.409	455	242	50	336	2.492	603	3.095
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	31	15	62	-	-10	98	730	828
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-43	-15	-6	-	-	-64	-1	-65
Q2 2013								
Außenumsatzerlöse	15.691	7.398	2.338	921	3.344	29.692	-	29.692
Konzerninterne Umsatzerlöse	633	567	96	13	204	1.513	-1.513	-
Umsatzerlöse gesamt	16.324	7.965	2.434	934	3.548	31.205	-1.513	29.692
Segmentergebnis (EBIT)	1.041	434	204	27	319	2.025	3.217	5.242
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-47	10	1	-	-6	-42	3.365	3.323
davon Ergebnis aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	12	2	-	-1	-	13	-	13

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Halbjahr 2014 und 2013 wie folgt dar:

E.30

Segmentberichterstattung erstes Halbjahr

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Q1-2 2014								
Außenumsatzerlöse	33.438	14.062	4.523	1.877	7.101	61.001	-	61.001
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.337	1.025	183	30	536	3.111	-3.111	-
Umsatzerlöse gesamt	34.775	15.087	4.706	1.907	7.637	64.112	-3.111	61.001
Segmentergebnis (EBIT)	2.592	796	365	103	733	4.589	293	4.882
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	55	13	63	-	-13	118	732	850
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-86	-31	-11	-1	-	-129	-2	-131

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Q1-2 2013								
Außenumsatzerlöse	29.247	13.932	4.247	1.658	6.710	55.794	-	55.794
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.187	1.057	173	27	415	2.859	-2.859	-
Umsatzerlöse gesamt	30.434	14.989	4.420	1.685	7.125	58.653	-2.859	55.794
Segmentergebnis (EBIT)	1.501	550	285	-4	633	2.965	3.194	6.159
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-44	-18	1	-	-12	-73	3.398	3.325
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-18	-8	-3	-2	-	-31	-3	-34

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 im ersten Halbjahr 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 im ersten Halbjahr 2014 die Aufwendungen aus der Absicherung des Aktienkurses von Tesla von 229 (2013: 0) Mio. € und aus der Bewertung der RRPSH Put-Option von 118 (2013: 29) 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 154 Mio. € ausgewiesen, der im »Übrigen Finanzergebnis« berichtet wurde.

E.31

Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT)

in Millionen €	Q2 2014	Q2 2013	Q1-2 2014	Q1-2 2013
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	2.492	2.025	4.589	2.965
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	730	3.365	732	3.398
Sonstige zentrale Posten	-136	-176	-452	-266
Eliminierungen	9	28	13	62
Konzern-EBIT	3.095	5.242	4.882	6.159
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten ¹	-2	-	-4	-
Zinserträge	30	35	64	105
Zinsaufwendungen	-188	-219	-357	-446
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.935	5.058	4.585	5.818

1 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 seit dem vierten Quartal 2013 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. Der Konzern führt derzeit die Aufteilung des Kaufpreises auf die zugehörigen Vermögensgegenstände und Schulden durch.

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 im Jahr 2014 weitere 0,2 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 RRPSH bzw. der Rolls-Royce Power Systems AG (RRPS), die ein Tochterunternehmen der RRPSH ist. RRPS bezieht Motoren, sonstige Teile und Dienstleistungen vom Konzern.

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 im ersten Halbjahr 2013 betreffen überwiegend die Geschäftsbeziehungen mit BBAC (vergleiche Ausführungen dazu unter assoziierten Unternehmen).

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 Produktionsentwicklungszentrum 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 für 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 [E.32](#) nicht enthalten sind (100 Mio. € zum 30. Juni 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			
	Q2 2014	Q2 2013	Q1-2 2014	Q1-2 2013	Q2 2014	Q2 2013	Q1-2 2014	Q1-2 2013
Assoziierte Unternehmen	600	118	1.103	300	75	108	145	191
Gemeinschaftsunternehmen	186	571	342	1.122	75	46	147	80
davon BBAC	495	379	876	703	2	6	10	8

in Millionen €	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	30. Juni 2014	31. Dezember 2013	30. Juni 2014	31. Dezember 2013
Assoziierte Unternehmen	658	713	33	61
Gemeinschaftsunternehmen	222	234	20	54
davon BBAC	589	569	8	12

Versicherung der gesetzlichen Vertreter.

gemäß § 37y WpHG i.V.m. § 37w Abs. 2 Nr. 3 WpHG

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

Stuttgart, den 22. Juli 2014

Dieter Zetsche

Wolfgang Bernhard

Christine Hohmann-Dennhardt

Wilfried Porth

Hubertus Troska

Bodo Uebber

Thomas Weber

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht.

An den Aufsichtsrat der Daimler AG

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Entwicklung des Eigenkapitals, Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten, erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Daimler AG, Stuttgart, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2014, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 37w WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

Stuttgart, den 22. Juli 2014

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Becker
Wirtschaftsprüfer

Meyer
Wirtschaftsprüfer

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

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

Zwischenbericht Q2 2014

23. Juli 2014

Zwischenbericht Q3 2014

23. Oktober 2014

Jahrespressekonferenz

5. Februar 2015

Präsenzkonferenz für Analysten und Investoren

6. 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 abzufragen.

