

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 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 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 Kauttionen 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.

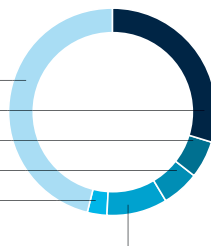
Ein neues 50:50-Joint-Venture ist verantwortlich für den Bau und den Betrieb des neuen Werks in Aguascalientes im Norden Zentralmexikos. Das neue Werk entsteht in unmittelbarer Nähe eines bereits bestehenden Nissan-Werks und wird nach Abschluss der Anlaufphase eine jährliche Kapazität von 300.000 Fahrzeugen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