

DAIMLER

Zwischenbericht Q2 2012



Inhaltsverzeichnis

1 | Wichtige Kennzahlen (Seiten 4-5)

2 | Konzernzwischenlagebericht (Seiten 6-17)

- 6 Geschäftsentwicklung
- 8 Ertragslage
- 11 Finanzlage
- 13 Vermögenslage
- 14 Mitarbeiter
- 14 Hauptversammlung beschließt Dividende von 2,20 € je Aktie
- 14 Daimler Trucks startet Produktion von Lkw der neuen Marke BharatBenz in Indien
- 15 Risikobericht
- 15 Ausblick

3 | Geschäftsfelder (Seiten 18-22)

- 18 Mercedes-Benz Cars
- 19 Daimler Trucks
- 20 Mercedes-Benz Vans
- 21 Daimler Buses
- 22 Daimler Financial Services

4 | Konzernzwischenabschluss (Seiten 23-41)

- 23 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 25 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 26 Konzernbilanz
- 27 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 28 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 29 Konzernanhang zum Zwischenabschluss
- 40 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 41 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

5 | Adressen | Informationen | Finanzkalender (Seite 43)

Titelbild:

Ready for action: Der neue Mercedes-Benz Citan zeichnet sich durch hohe Agilität, extreme Wendigkeit und ein urbanes Fahrzeugkonzept aus. Mit Vielseitigkeit und Robustheit erfüllt unser neues Mitglied der Transporterfamilie zudem spielend die hohen Anforderungen an einen zuverlässigen Stadtlieferwagen. Der Citan ist nicht nur hart im Nehmen, sondern vielmehr ein intelligentes Profiwerkzeug, um einen guten Job noch besser zu machen. So sind der große Laderaum bei kompakten Fahrzeugabmessungen und der Verbrauch ab 4,3 l/100 km nur zwei der zahlreichen Merkmale, die den neuen Citan auszeichnen. Die Publikumspremiere des neuen Stadtlieferwagens findet auf der IAA Nutzfahrzeuge im September 2012 statt.

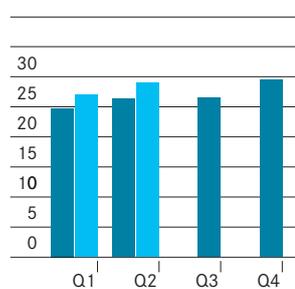
Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q2 2012	Q2 2011	Veränd. in %
Umsatz	28.884	26.338	+10 ¹
Westeuropa	10.128	10.171	-0
davon Deutschland	5.201	5.061	+3
NAFTA	7.738	6.044	+28
davon USA	6.462	4.966	+30
Asien	6.571	5.388	+22
davon China	3.244	2.945	+10
Übrige Märkte	4.447	4.735	-6
Beschäftigte (30.06.)	273.749	266.114	+3
Sachinvestitionen	1.310	997	+31
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.381	1.302	+6
davon aktivierte Entwicklungskosten	348	358	-3
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	1.005	1.129	-11
EBIT	2.243	2.581	-13
Konzernergebnis	1.515	1.704	-11
Ergebnis je Aktie (in €)	1,34	1,51	-11

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 4%.

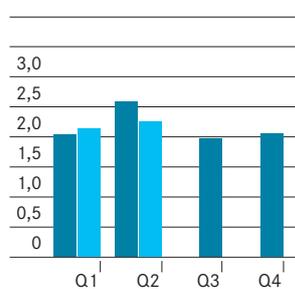
Umsatz

in Milliarden €



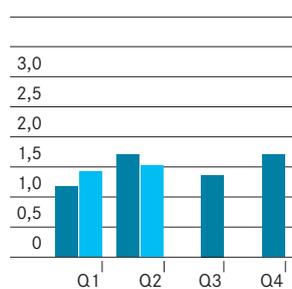
EBIT

in Milliarden €



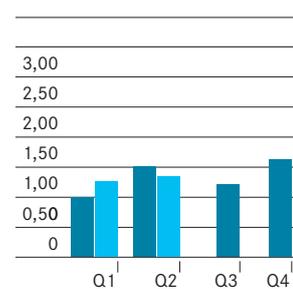
Konzernergebnis

in Milliarden €



Ergebnis je Aktie

in €



■ 2011
■ 2012

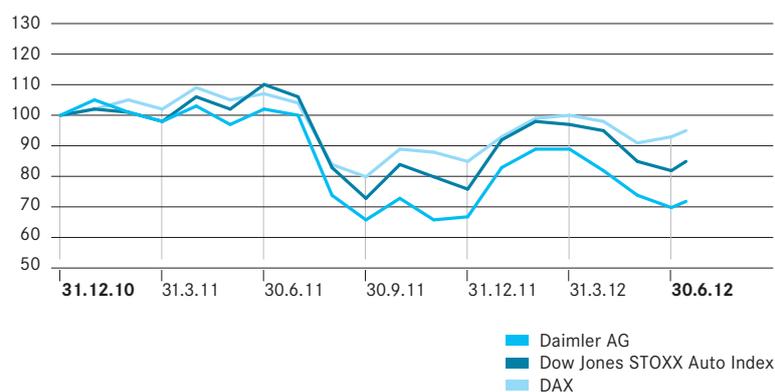
Q1-2

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Veränd. in %
Umsatz	55.895	51.067	+9 ¹
Westeuropa	19.589	19.394	+1
davon Deutschland	9.888	9.492	+4
NAFTA	15.103	12.138	+24
davon USA	12.724	10.097	+26
Asien	12.870	10.753	+20
davon China	6.077	5.660	+7
Übrige Märkte	8.333	8.782	-5
Beschäftigte (30.06.)	273.749	266.114	+3
Sachinvestitionen	2.352	1.754	+34
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.761	2.579	+7
davon aktivierte Entwicklungskosten	687	682	+1
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-972	613	.
EBIT	4.373	4.612	-5
Konzernergebnis	2.931	2.884	+2
Ergebnis je Aktie (in €)	2,59	2,50	+4

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 6%.

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Konzernzwischenlagebericht

Anstieg des Konzernabsatzes um 8%

Umsatz mit 28,9 Mrd. € deutlich über Vorjahresniveau

Konzern-EBIT in Höhe von 2.243 (i. V. 2.581) Mio. €

Konzernergebnis von 1.515 (i. V. 1.704) Mio. €

Für Gesamtjahr 2012 Anstieg bei Absatz und Umsatz erwartet

Konzern-EBIT aus dem laufenden Geschäft wird in der Größenordnung des Jahres 2011 angestrebt

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft mit geringerer Dynamik

Die **Weltwirtschaft** ist im zweiten Quartal 2012 im Vergleich zum Vorquartal zwar erneut gewachsen, allerdings hat die Wachstumsdynamik merklich nachgelassen. Dies war vor allem auf die Entwicklung in der Europäischen Währungsunion (EWU) zurückzuführen. Die Unsicherheiten im Vorfeld der Wahlen in Griechenland sowie die bedrohliche Lage der spanischen Banken, die letztendlich auch in einem Rettungsgesuch mündete, haben das Vertrauen von Investoren und Konsumenten deutlich getrübt. In den ersten drei Monaten des Jahres hatte das Wachstum der deutschen Wirtschaft noch einen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts in der Europäischen Währungsunion verhindert. Da sich aber Deutschland dem ungünstigen Umfeld innerhalb der Eurozone auf Dauer nicht entziehen kann, wird sich dieser kompensierende Effekt nicht wiederholt haben, sodass in der EWU insgesamt vermutlich ein Rückgang zu verzeichnen war. Auch in den USA hat der konjunkturelle Aufschwung etwas nachgelassen, insbesondere im Hinblick auf die zwischenzeitlich erzielten Erfolge am Arbeitsmarkt. Nach einem schon relativ wachstumsschwachen ersten Quartal werden daher die letzten drei Monate kaum besser gewesen sein. Geringere Zuwächse beim Export und verringerte Kapitalzuflüsse haben auch in den Schwellenländern zu einer schwächeren Entwicklung geführt. Dies gilt vor allem für die osteuropäischen Volkswirtschaften, aber auch der asiatische Wirtschaftsraum sollte im zweiten Quartal weniger stark gewachsen sein als in den Monaten zuvor. Das markanteste Indiz für die Eintrübung der globalen Konjunktur ist der deutliche Rückgang der Rohölpreise. Trotz der ungelösten geopolitischen Spannungen im Nahen und Mittleren Osten sank der Preis für das Barrel Brent von Anfang April mit Werten um 125 US-\$ bis zum Quartalsende auf deutlich unter 100 US-\$. Positive Begleiterscheinung des geringeren Ölpreises war allerdings eine gewisse Entlastung auf der Inflationsseite. Als Folge der wieder gestiegenen globalen Konjunktursorgen gaben die Aktienmärkte einen Großteil der Gewinne aus dem ersten Quartal wieder ab. Der Euro kam gegenüber dem US-Dollar unter Abwertungsdruck.

Der weltweite **Pkw-Markt** übertraf im zweiten Quartal das Vorjahresniveau deutlich, das allerdings von der Katastrophe in Japan und deren Auswirkungen auf die weltweite Automobilproduktion erheblich belastet gewesen war. Dabei wurde die weltweite Pkw-Nachfrage in den vergangenen Monaten weiterhin von den kräftigen Zuwächsen in den USA und Japan bestimmt. Auf dem US-amerikanischen Markt setzte sich trotz der konjunkturellen Verlangsamung die Erholung mit einem Zuwachs um 16% fort. In Japan stieg die Nachfrage dank neuerlicher staatlicher Kaufanreize um mehr als 60% an, wobei die Nachfrage im zweiten Quartal 2011 aufgrund der Naturkatastrophe und

des Reaktorunfalls massiv eingebrochen war. Einen erheblichen Beitrag zum weltweiten Zuwachs steuerte zudem der chinesische Markt bei, der nach einem schwachen ersten Quartal wieder deutlich an Dynamik gewann. Dagegen lagen die Pkw-Verkäufe in Westeuropa aufgrund der anhaltenden Staatsschuldenkrise und der schwachen Konjunktorentwicklung auch im zweiten Quartal deutlich unter dem Vorjahresniveau. Dabei übertrafen von den Volumenmärkten nur Großbritannien und die Niederlande das Zulassungsvolumen des Vorjahres. Der deutsche Markt erreichte in etwa das Vorjahresniveau, die übrigen Volumenmärkte verbuchten deutliche, teilweise zweistellige Nachfrageeinbußen. Auf dem russischen Markt setzte sich die stabile Erholung mit einem Zuwachs von etwas mehr als 10% fort. Das Nachfragewachstum in Indien verlor im zweiten Quartal spürbar an Dynamik, bewegte sich aber immer noch im höheren einstelligen Prozentbereich.

Die Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** wies auch im zweiten Quartal deutliche regionale Unterschiede auf. Die Neuzulassungen im nordamerikanischen Markt nahmen nochmals um mehr als 20% zu. Die Nachfrage in Westeuropa stand weiterhin im Zeichen der Staatsschuldenkrise und der schwachen Wirtschaftsentwicklung und lag erkennbar unter dem Vorjahresniveau. Dagegen profitierte die Lkw-Nachfrage in Japan von den anhaltenden Wiederaufbaumaßnahmen und konnte sich im Vergleich zum schwachen Vorjahr mehr als verdoppeln. Die Einführung der Euro-V-Abgasnorm sowie die spürbare Konjunkturabschwächung belasteten weiterhin die Lkw-Nachfrage in Brasilien, sodass der Markt im zweiten Quartal deutlich zweistellig im Minus lag. Der russische Markt bewegte sich dagegen nach letzter Einschätzung weiterhin über dem Vorjahresniveau. In den großen asiatischen Schwellenländern Indien und China waren die Lkw-Verkäufe im zweiten Quartal rückläufig. Dabei verbuchte der chinesische Markt ein deutlich zweistelliges Minus und löste damit aufgrund seines hohen Weltmarktanteils auch einen Rückgang der weltweiten Lkw-Nachfrage aus.

Absatz im zweiten Quartal um 8% gestiegen

Im zweiten Quartal 2012 hat Daimler weltweit 570.300 Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 8% übertroffen.

Mercedes-Benz Cars hat auch im zweiten Quartal eine neue Bestmarke beim Absatz erzielt. Insgesamt stiegen die Verkäufe der Pkw-Sparte um 4% auf 370.400 Einheiten. Durch die hohe Nachfrage nach der neuen B-Klasse stiegen die Verkäufe im Kompaktwagensegment um insgesamt 18% auf 53.200 Einheiten. Die SUV-Verkäufe erhöhten sich vor allem durch die hohe Nachfrage nach der neuen M-Klasse um 10% auf die neue Bestmarke von 71.800 Fahrzeugen. Die S-Klasse behauptete

ihre Position als Marktführer in ihrer Vergleichsklasse. Im C-Klasse-Segment haben wir 110.200 (i. V. 110.700) Modelle abgesetzt. Lebenszyklusbedingt ging der Absatz im Segment der E-Klasse auf 82.600 (i. V. 85.600) Fahrzeuge zurück. Insbesondere durch hohe Zuwächse in den USA und China stiegen die weltweiten Auslieferungen von smart auf 31.000 (i. V. 28.500) Einheiten. In China erreichte die Pkw-Sparte mit einem Zuwachs um 14% auf 59.700 Fahrzeuge eine neue Bestmarke. Auch in den USA konnten wir den Absatz um 21% auf 65.500 Modelle steigern. Damit war Mercedes-Benz in den USA im zweiten Quartal die absatzstärkste Premiummarke. Aufgrund des schwierigen Marktumfelds sanken die Verkäufe der Sparte in Westeuropa auf 169.300 (i. V. 176.200) Einheiten.

Im zweiten Quartal lag der Absatz von **Daimler Trucks** mit 122.200 Fahrzeugen um 34% über dem Vorjahresquartal. In Westeuropa hat Mercedes-Benz Trucks mit einem Absatz von 14.100 Einheiten und einem Anteil von 23,3% (i. V. 20,8%) seine führende Marktposition weiter ausgebaut. In Brasilien ist unser Absatz im Zusammenhang mit der Einführung einer neuen Abgasnorm sowie einer spürbaren Konjunkturabschwächung sehr deutlich gesunken. Dennoch konnten wir unseren Marktanteil um 1,6%-Punkte auf 26,3% steigern. In der NAFTA-Region weist der Lkw-Markt weiterhin hohe Zuwachsraten auf. Hier konnte Trucks NAFTA mit einem Absatzanstieg um 28% auf 33.800 Lkw seine Marktführerschaft in den Klassen 6-8 festigen. Bei Trucks Asia erhöhte sich infolge steigender Absätze im Truck-Segment unser Marktanteil in Japan; in Taiwan und Indonesien halten wir weiterhin einen hohen Anteil von bis zu 50%.

Der Absatz von **Mercedes-Benz Vans** ist im zweiten Quartal 2012 auf 69.300 (i. V. 68.000) Transporter gestiegen. Trotz der spürbaren Auswirkungen der Staatsschuldenkrise in den südeuropäischen Volumenmärkten steigerten wir den Absatz in Westeuropa auf 46.500 Transporter – ein Plus von 2% gegenüber dem Vorjahr. Getragen von der positiven Marktentwicklung und einer hohen Marktakzeptanz des Sprinter verzeichnete die Transportersparte in der NAFTA-Region ein kräftiges Absatzplus, wobei der Absatz in den USA um 33% auf 6.300 Einheiten zulegte. Auch in Osteuropa konnte das Volumen um 14% auf 6.500 Einheiten gesteigert werden. In Lateinamerika machte sich der Produktionshochlauf des neuen Sprinter negativ bemerkbar; der Absatz lag mit 2.300 Einheiten deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Der weltweite Absatz von **Daimler Buses** lag mit 8.400 Bussen und Fahrgestellen deutlich unter dem Vorjahreswert von 10.600 Einheiten. Der Absatzrückgang ist wie bereits im ersten Quartal auf das schwächere Fahrgestellgeschäft in Lateinamerika zurückzuführen, während das Komplettbusgeschäft auf Vorjahresniveau lag. In Westeuropa steigerte die Bussparte ihren Absatz um 2% auf 1.400 Einheiten. Hier setzte sich die Entwicklung aus dem ersten Quartal mit einem leichten Zuwachs im Stadtbusgeschäft fort. Aufgrund der gestiegenen Nachfrage in Mexiko konnten wir das Volumen in der NAFTA-Region um 8% auf 1.100 Einheiten steigern. Die Region Lateinamerika zeigte nach der Einführung der Euro-V-Abgasnorm in Brasilien auch im zweiten Quartal 2012 den erwarteten Absatzrückgang. Daimler Buses setzte in dieser Region 4.700 Fahrgestelle der Marke Mercedes-Benz ab (-32%).

Bei **Daimler Financial Services** stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 12% auf 9,4 Mrd. €. Das Vertragsvolumen erreichte Ende Juni 76,1 Mrd. € und lag damit um 6% höher als zum Jahresende 2011. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Zuwachs 5%.

Der **Umsatz** von Daimler lag im zweiten Quartal bei 28,9 Mrd. € und damit um 10% über dem Vorjahreswert. Bereinigt um Wechselkursveränderungen betrug der Umsatzanstieg 4%.

Auf der Grundlage eines erneuten Absatzrekords steigerte Mercedes-Benz Cars seinen Umsatz um 5% auf 15,4 Mrd. €. Die größten Umsatzzuwächse kamen aus der NAFTA-Region und aus China. Auch in unserem Geschäftsfeld Daimler Trucks konnten wir den Umsatz gegenüber dem Vergleichsquartal des Vorjahres um 22% auf 8,1 Mrd. € signifikant steigern, woran ebenfalls die Absatzmärkte in Nordamerika und Asien wesentlichen Anteil hatten. Während die Umsätze von Mercedes-Benz Trucks in Europa um 3% auf 2,3 Mrd. € zulegten, mussten wir in Brasilien angesichts eines sehr schwierigen Marktumfelds einen Rückgang um 47% auf 0,4 Mrd. € hinnehmen. Der Umsatz im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans ist aufgrund des höheren Absatzes und eines besseren Modell-Mix um 8% auf 2,4 Mrd. € gestiegen. Bei Daimler Buses ging der Umsatz absatzbedingt um 13% auf 1,0 Mrd. € zurück. Der Umsatz im Finanzdienstleistungsgeschäft stieg um 12% auf 3,3 Mrd. €.

2.01

Absatz nach Geschäftsfeldern

	Q2 2012	Q2 2011	Veränd. in %
Daimler-Konzern	570.343	527.644	+8
Mercedes-Benz Cars	370.384	357.636	+4
Daimler Trucks	122.217	91.458	+34
Mercedes-Benz Vans	69.324	67.989	+2
Daimler Buses	8.418	10.561	-20

2.02

Umsatz nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q2 2012	Q2 2011	Veränd. in %
Daimler-Konzern	28.884	26.338	+10
Mercedes-Benz Cars	15.364	14.647	+5
Daimler Trucks	8.129	6.648	+22
Mercedes-Benz Vans	2.420	2.243	+8
Daimler Buses	1.016	1.166	-13
Daimler Financial Services	3.260	2.907	+12

Ertragslage

Der **Daimler-Konzern** weist für das zweite Quartal 2012 ein EBIT von 2.243 (i. V. 2.581) Mio. € aus. ↗ **2.03**

Die Ergebnisentwicklung war trotz teilweise schwierigerer Marktbedingungen durch weitere Absatzsteigerungen bei Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und bei Mercedes-Benz Vans geprägt. Daimler Buses verzeichnete einen Absatzrückgang. Ein partiell ungünstigerer Modell-Mix sowie höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Erweiterung des Produktportfolios bei Mercedes-Benz Cars und der aktuellen Produktoffensive bei Daimler Trucks haben sich zudem im Konzern-EBIT ausgewirkt. Wechselkurseffekte trugen positiv zur Ergebnisentwicklung bei.

Darüber hinaus sind im operativen Ergebnis leicht höhere Aufwendungen infolge der Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen sowie Effekte aufgrund gesunkener Abzinsungsfaktoren enthalten (Q2 2012: 84 Mio. €; Q2 2011: 54 Mio. €).

Als Folge der im ersten Quartal 2012 beschlossenen Neuausrichtung des europäischen und nordamerikanischen Geschäftssystems von Daimler Buses ergaben sich im zweiten Quartal 2012 Aufwendungen in Höhe von 46 Mio. €.

Die in Tabelle ↗ **2.04** dargestellten Sonderfaktoren haben das EBIT im zweiten Quartal und in den ersten sechs Monaten 2012 und 2011 beeinflusst.

2.03

EBIT nach Segmenten

in Millionen €	Q2 2012	Q2 2011	Veränd. in %	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	1.314	1.566	-16	2.566	2.854	-10
Daimler Trucks	524	486	+8	907	899	+1
Mercedes-Benz Vans	197	206	-4	365	379	-4
Daimler Buses	-57	61	.	-160	28	.
Daimler Financial Services	338	340	-1	682	661	+3
Überleitung	-73	-78	+6	13	-209	.
Daimler-Konzern	2.243	2.581	-13	4.373	4.612	-5

2.04

Sonderfaktoren im EBIT

Werte in Millionen €	Q2 2012	Q2 2011	Q1-2 2012	Q1-2 2011
Daimler Trucks				
Naturkatastrophe in Japan (Q2: im Wesentlichen Versicherungsentschädigungen)	-	11	-	-38
Daimler Buses				
Neuausrichtung Geschäftssystem	-46	-	-82	-
Daimler Financial Services				
Naturkatastrophe in Japan	-	-	-	-29

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** erzielte im zweiten Quartal 2012 ein EBIT von 1.314 Mio. € und konnte damit das sehr gute Ergebnis des Vorjahres nicht ganz erreichen (i. V. 1.566 Mio. €). Die Umsatzrendite belief sich auf 8,6% (i. V. 10,7%). ↗ 2.03

Die Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen durch das weitere Absatzwachstum vor allem in den USA und in Asien getrieben. Insbesondere im Kompaktwagensegment und bei den SUVs erzielten wir hohe Zuwachsraten. Zudem trugen positive Wechselkurseffekte zum Ergebnis bei. Ausgehend von einer angespannteren wirtschaftlichen Situation in Europa entstanden Ergebnisbelastungen unter anderem durch einen ungünstigeren Modell-Mix und eine Verschiebung in der regionalen Absatzstruktur. Darüber hinaus wirkten Aufwendungen im Zusammenhang mit Kapazitätserweiterungen sowie höhere Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge und weiter steigende Materialkosten.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** erwirtschaftete im zweiten Quartal 2012 ein operatives Ergebnis von 524 (i. V. 486) Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 6,4% gegenüber 7,3% im Vorjahr. ↗ 2.03

Daimler Trucks verzeichnete erneut eine gute Absatz- und Umsatzentwicklung in der NAFTA-Region und in Asien. Darüber hinaus trugen positive Wechselkurseffekte zum Ergebnis bei. Gegenläufig belastete die rückläufige Nachfrage in Brasilien das Ergebnis; diese stand im Zusammenhang mit einer schwächeren Konjunktur und der Einführung einer neuen Abgasstufe. Zusätzlich enthielt das EBIT auch im zweiten Quartal Aufwendungen aus der aktuellen Produktoffensive.

Mit 197 Mio. € hat das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** ein Ergebnis leicht unter Vorjahresniveau erreicht (i. V. 206 Mio. €); die Umsatzrendite des zweiten Quartals entwickelte sich von 9,2% auf 8,1%. ↗ 2.03

Das Ergebnis war im Wesentlichen durch eine schwächere Preisdurchsetzung belastet. Gegenläufig wirkten positive Wechselkurseffekte.

Das Geschäftsfeld **Daimler Buses** beendete das zweite Quartal mit einem EBIT von -57 (i. V. 61) Mio. €. Die Umsatzrendite lag bei -5,6% (i. V. 5,2%). ↗ 2.03

Der Ergebnisrückgang ist insbesondere bedingt durch die schwierige Geschäftssituation in Lateinamerika, die sich hauptsächlich in einem, wie erwartet, rückläufigen Absatz von Fahrzeugen widerspiegelt. Weiterhin haben sich Aufwendungen in Höhe von 46 Mio. € für die Neuausrichtung des europäischen und des nordamerikanischen Geschäftssystems ausgewirkt. Wechselkurseffekte hatten dagegen einen positiven Einfluss auf das Ergebnis.

Daimler Financial Services erwirtschaftete im zweiten Quartal 2012 ein Ergebnis von 338 Mio. € und bewegte sich damit auf dem Niveau des Vorjahresquartals (i. V. 340 Mio. €). ↗ 2.03

Ein höheres Vertragsvolumen trug positiv zum Ergebnis bei. Gegenläufig wirkten sich leicht gestiegene Risikokosten, die im Vorjahr auf einem außergewöhnlich niedrigen Niveau waren, auf das Ergebnis aus.

Die **Überleitung** der operativen Ergebnisse der Geschäftsfelder auf das EBIT des Konzerns enthält insbesondere das anteilige Ergebnis unserer at-equity bewerteten Beteiligung an EADS sowie weitere zentral verantwortete Sachverhalte.

Der Anteil von Daimler am Ergebnis der EADS betrug im zweiten Quartal 16 (i. V. -3) Mio. €.

Aus zentral verantworteten Sachverhalten ergaben sich Aufwendungen in Höhe von 76 (i. V. 66) Mio. €. Zusätzlich beinhaltet die Überleitung Aufwendungen von 13 (i. V. 9) Mio. € infolge der Eliminierung konzerninterner Transaktionen.

Das **Zinsergebnis** lag im zweiten Quartal bei -226 (i. V. -60) Mio. €. Sowohl erwartete höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen des Konzerns als auch ein Anstieg der sonstigen Zinsaufwendungen führten zu einem Rückgang des Zinsergebnisses.

Der im zweiten Quartal 2012 unter **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand betrug 502 (i. V. 817) Mio. €. Der Rückgang des Steueraufwands ist zum Teil auf den niedrigeren Vorsteuerertrag zurückzuführen. Darüber hinaus wirkten in 2012 Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren sowie aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern. Im Jahr 2011 waren Steueraufwendungen im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren zu berücksichtigen.

Das **Konzernergebnis** erreichte 1.515 (i. V. 1.704) Mio. €. Im zweiten Quartal 2012 entfiel auf **Minderheitsanteile** ein Gewinn von 88 (i. V. 97) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 1.427 (i. V. 1.607) Mio. €; dies führte zu einem **Ergebnis je Aktie** von 1,34 (i. V. 1,51) €.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2012 belief sich das EBIT von **Daimler** auf 4.373 (i. V. 4.612) Mio. €. [↗ 2.03](#)

Die Ergebnisentwicklung war, wie im zweiten Quartal auch, insbesondere durch die weiteren Absatzanstiege bei Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks geprägt. Gegenläufig belasteten vor allem höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Erweiterung des Produktportfolios bzw. der aktuellen Produkt-offensive das Ergebnis.

Infolge der beschlossenen Neuausrichtung des europäischen und nordamerikanischen Geschäftssystems von Daimler Buses ergaben sich im ersten Halbjahr 2012 Aufwendungen in Höhe von 82 Mio. €. Im Vorjahr wurden im Zusammenhang mit der Naturkatastrophe in Japan bei Daimler Trucks Aufwendungen von 38 Mio. € und bei Daimler Financial Services Aufwendungen von 29 Mio. € im Ergebnis berücksichtigt.

Die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen sowie Effekte infolge gesunkener Abzinsungsfaktoren führten im ersten Halbjahr zu Aufwendungen von 264 (i. V. 88) Mio. €. Positiv wirkten Wechselkurseffekte auf das Ergebnis.

Das EBIT von **Mercedes-Benz Cars** lag im ersten Halbjahr mit 2.566 Mio. € unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 2.854 Mio. €). Die Umsatzrendite belief sich auf 8,5% (i. V. 10,0%). [↗ 2.03](#)

Das erste Halbjahr war gekennzeichnet von einem weiteren Absatzwachstum, dessen stärkster Treiber die Nachfrage auf dem US-amerikanischen Markt war. Insbesondere im Segment der C-Klasse, der Kompaktwagen und bei den SUVs erzielten wir hohe Zuwachsraten. Darüber hinaus trugen positive Wechselkurseffekte zur Ergebnisentwicklung bei. Ergebnisbelastungen entstanden unter anderem durch eine temporär schwächere Preisdurchsetzung im ersten Quartal 2012. Zudem wirkten Aufwendungen im Zusammenhang mit Kapazitätserweiterungen, höhere Vorleistungen für neue Fahrzeuge und Technologien sowie gestiegenen Materialkosten. Zusätzlich führten die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte zu höheren Aufwendungen.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** erzielte im ersten Halbjahr 2012 ein EBIT von 907 (i. V. 899) Mio. €; die Umsatzrendite lag bei 5,8% (i. V. 7,0%). [↗ 2.03](#)

Das Ergebnis war geprägt durch den guten Absatz- und Umsatzanstieg in der NAFTA-Region und in Asien. Zusätzlich trugen positive Wechselkurseffekte zu dieser Ergebnisentwicklung bei. Gegenläufig belastete der Nachfragerückgang in Brasilien sowie die aktuelle Produktoffensive das EBIT des Geschäftsfelds. Weitere Aufwendungen entstanden durch die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen und durch Effekte aus Zinssatzänderungen. Im Vorjahr wurden infolge der Naturkatastrophe in Japan Aufwendungen in Höhe von 38 Mio. € im Ergebnis berücksichtigt.

Mit einem EBIT von 365 (i. V. 379) Mio. € lag das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** im ersten Halbjahr 2012 leicht unter dem Ergebnisniveau des Vorjahrs. Die Umsatzrendite betrug 8,1% (i. V. 9,0%). [↗ 2.03](#)

Maßgeblich für diese Entwicklung waren insbesondere der im Vergleich zum Vorjahr leicht geringere Fahrzeugabsatz, eine schlechtere Preisdurchsetzung sowie höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung. Gegenläufig war das operative Ergebnis durch Wechselkurseffekte positiv beeinflusst.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Buses** betrug im ersten Halbjahr -160 (i. V. 28) Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf -9,2% (i. V. 1,4%). [↗ 2.03](#)

Das Ergebnis des ersten Halbjahrs 2012 war im Wesentlichen durch Belastungen in Höhe von 82 Mio. € für die Neuausrichtung des europäischen und nordamerikanischen Geschäftssystems beeinflusst. Zusätzlich ist der Ergebnisrückgang bedingt durch die schwierige Geschäftssituation in Lateinamerika, die sich hauptsächlich in einem, wie erwartet, rückläufigen Absatz von Fahrgestellen widerspiegelt. Demgegenüber wirkten positive Wechselkurseffekte im Ergebnis.

Daimler Financial Services konnte in den ersten sechs Monaten des Jahres 2012 das Ergebnis auf 682 Mio. € steigern und damit gegenüber dem Vorjahreswert von 661 Mio. € weiter zulegen. [↗ 2.03](#)

Zur Ergebnisverbesserung trug insbesondere der Anstieg des Vertragsvolumens in allen Regionen bei. Gegenläufig wirkten sich höhere Aufwendungen für die Risikoversorge aus. Die Risikokosten in der ersten Jahreshälfte 2011 waren darüber hinaus durch Wertberichtigungen in Höhe von 29 Mio. € beeinflusst, die für erwartete Forderungsausfälle im Zusammenhang mit der Naturkatastrophe in Japan vorgenommen worden waren.

Sachverhalte, die in der **Überleitung** vom EBIT der Geschäftsfelder auf das EBIT des Konzerns enthalten sind, wirkten sich im ersten Halbjahr insgesamt mit 13 Mio. € positiv aus (i. V. Aufwand von 209 Mio. €).

Davon entfallen auf den Anteil von Daimler am Ergebnis der EADS 149 (i. V. 71) Mio. €.

Darüber hinaus sind Aufwendungen aus zentral verantworteten Sachverhalten in Höhe von 111 (i. V. 255) Mio. € berücksichtigt. Das Vorjahr enthielt unter anderem Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen entstand in den ersten sechs Monaten ein Aufwand von 25 (i. V. 25) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** belief sich im ersten Halbjahr auf -377 (i. V. -208) Mio. €. Sowohl erwartete höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen des Konzerns als auch ein Anstieg der sonstigen Zinsaufwendungen führten zu dieser Entwicklung.

Der im ersten Halbjahr 2012 **unter Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand in Höhe von 1.065 Mio. € verminderte sich unter anderem aufgrund eines niedrigeren Vorsteuergewinns gegenüber dem Vorjahr um 455 Mio. €. Zusätzlich ist diese Verringerung darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr hohe Steueraufwendungen im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren Steueraufwendungen im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren anfielen. Im Jahr 2012 waren dagegen Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren sowie aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern zu berücksichtigen.

Das **Konzernergebnis** verbesserte sich in den ersten sechs Monaten 2012 leicht auf 2.931 (i. V. 2.884) Mio. €. Der auf **Minderheitsanteile** entfallende Gewinn betrug 166 (i. V. 218) Mio. €. Auf die **Aktionäre der Daimler AG** entfiel ein Konzernergebnis von 2.765 (i. V. 2.666) Mio. €. Das **Ergebnis je Aktie** nahm auf 2,59 (i. V. 2,50) € zu.

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** ↗ 2.05 war mit 39 Mio. € leicht unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2011. Belastende Einflüsse ergaben sich aus dem niedrigeren Konzernergebnis vor Steuern, dem höheren Neugeschäft aus der Leasing- und Absatzfinanzierung, den absatzbedingt höheren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie dem verringerten Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Positive Effekte resultierten aus den niedrigeren Zahlungen für Ertragsteuern (0,8 Mrd. €; i. V. 1,7 Mrd. €); der Vergleichszeitraum war dabei wesentlich durch Nachzahlungen für frühere Jahre in Nordamerika beeinflusst.

2.05

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

in Millionen €	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	9.576	10.903	-1.327
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	39	336	-297
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-3.915	-1.931	-1.984
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	6.355	673	+5.682
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	39	-140	+179
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	12.094	9.841	+2.253

2.06

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	2.722	3.026	-304
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-3.322	-1.860	-1.462
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	-363	-520	+157
Übrige Anpassungen	-9	-33	+24
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-972	613	-1.585

2.07

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	30.06.2012	31.12.2011	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.081	8.908	+2.173
Verzinsliche Wertpapiere	811	1.171	-360
Liquidität	11.892	10.079	+1.813
Finanzierungsverbindlichkeiten	-3.622	2.275	-5.897
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	168	-373	+541
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-3.454	1.902	-5.356
Netto-Liquidität	8.438	11.981	-3.543

2.08

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	30.06.2012	31.12.2011	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.094	9.576	+2.518
Verzinsliche Wertpapiere	2.504	2.281	+223
Liquidität	14.598	11.857	+2.741
Finanzierungsverbindlichkeiten	-72.538	-62.167	-10.371
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	171	-369	+540
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-72.367	-62.536	-9.831
Netto-Verschuldung	-57.769	-50.679	-7.090

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ↗ 2.05 ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 3,9 (i. V. 1,9) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus den gestiegenen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte. Darüber hinaus führten die Kapitaleinzahlungen in die Engine Holding und das Joint Venture von Daimler Trucks in China zu höheren Mittelabflüssen. Positiv wirkte der Verkauf der Anteile an der MBtech Group. Zudem ergaben sich aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren insgesamt höhere Mittelabflüsse (netto).

Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ↗ 2.05 resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 6,4 (i. V. 0,7) Mrd. €, der nahezu ausschließlich auf der Aufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten (netto) beruhte. Gegenläufig wirkte die höhere Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG sowie die gestiegenen Dividendenzahlungen an die Minderheitsgesellschafter von Tochtergesellschaften.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2011 einschließlich der Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 2,5 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, wurde um 2,7 Mrd. € auf 14,6 Mrd. € erhöht.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ 2.06, dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Darauf aufsetzend wird eine Korrektur in Höhe der im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren vorgenommen, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist.

Die übrigen Anpassungen betreffen insbesondere Zugänge an Sachanlagen, die dem Konzern aufgrund der Ausgestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge als wirtschaftlichem Eigentümer zuzuordnen sind. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Erwerbe von Minderheitsanteilen an Tochtergesellschaften hinzugerechnet.

Der Free Cash Flow belief sich im ersten Halbjahr 2012 auf -1,0 Mrd. €.

Den positiven Ergebnisbeiträgen des Industriegeschäfts stand ein Anstieg im Working Capital als Saldo aus der Veränderung der Vorräte, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 1,2 Mrd. € gegenüber. Weiterhin wirkten sich hohe Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie die Kapitaleinzahlungen in die Engine Holding und das Joint Venture von Daimler Trucks in China aus. Positive Effekte resultierten aus dem Verkauf der Anteile an der MBtech Group sowie den Mittelzuflüssen (netto) aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren. Darüber hinaus verminderten Ertragsteuer- und Zinszahlungen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** ↗ 2.07 errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Verschuldung des Industriegeschäfts in Abzug gebracht.

Gegenüber dem 31. Dezember 2011 verringerte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 3,5 Mrd. € auf 8,4 Mrd. €. Der Rückgang war im Wesentlichen auf den negativen Free Cash Flow sowie die Zahlung der Dividende an die Aktionäre der Daimler AG für das Geschäftsjahr 2011 zurückzuführen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2011 um 7,1 Mrd. € erhöht. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem höheren Neugeschäft bei der Leasing- und Absatzfinanzierung und der Zahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2011. Zudem wirkt der negative Free Cash Flow des Industriegeschäfts. ↗ 2.08

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg auf 159,4 Mrd. € (31. Dezember 2011: 148,1 Mrd. €). Der währungsbereinigte Anstieg beläuft sich auf 9,9 Mrd. €. Von der Bilanzsumme entfallen 81,1 (31. Dezember 2011: 75,6) Mrd. € auf das Finanzdienstleistungsgeschäft; dies entspricht 51% (31. Dezember 2011: 51%) aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf den Anstieg bei den Vermieteten Gegenständen und Forderungen aus Finanzdienstleistungen, den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie den Vorräten zurückzuführen. Diesem Anstieg stehen auf der Passivseite insbesondere höhere Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 42% leicht über dem Niveau des Vorjahres (41%). Der Anteil der kurzfristigen Schulden liegt bei 36% der Bilanzsumme (31. Dezember 2011: 37%). ↗ 2.09

2.09

Verkürzte Konzernbilanz

in Millionen €	30.06.2012	31.12.2011	Veränderung in %
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	8.553	8.259	+4
Sachanlagen	20.030	19.180	+4
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	72.376	68.378	+6
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	5.439	4.661	+17
Vorräte	18.962	17.081	+11
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.390	7.849	+7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.094	9.576	+26
Verzinsliche Wertpapiere	2.504	2.281	+10
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5.250	4.964	+6
Sonstige Vermögenswerte	5.752	5.903	-3
Summe Aktiva	159.350	148.132	+8
Passiva			
Eigenkapital	41.801	41.337	+1
Rückstellungen	18.286	19.137	-4
Finanzierungsverbindlichkeiten	72.538	62.167	+17
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.394	9.515	+9
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	9.437	9.693	-3
Sonstige Schulden	6.894	6.283	+10
Summe Passiva	159.350	148.132	+8

Der Anstieg der **Immateriellen Vermögenswerte** um 0,3 Mrd. € auf 8,6 Mrd. € entfällt insbesondere auf die aktivierten Entwicklungskosten im Segment Mercedes-Benz Cars.

Die über den Abschreibungen liegenden Investitionen führten bei den **Sachanlagen** zu einem Anstieg auf 20,0 Mrd. € (31. Dezember 2011: 19,2 Mrd. €). Die Investitionen von insgesamt 2,4 Mrd. € betrafen im Schwerpunkt die deutschen Standorte und dienen neben der ständigen Modernisierung insbesondere dem Anlauf neuer Produkte sowie der Erweiterung von Kapazitäten.

Die **Vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** stiegen auf insgesamt 72,4 Mrd. € (31. Dezember 2011: 68,4 Mrd. €) an. Der wechsellkursbereinigte Anstieg in Höhe von 3,0 Mrd. € war durch das gestiegene Neugeschäft aufgrund des hohen Absatzvolumens der automobilen Geschäftsfelder bedingt. Der Anteil an der Bilanzsumme beläuft sich auf 45% (31. Dezember 2011: 46%).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** in Höhe von 5,4 Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte unserer Beteiligungen an EADS, Engine Holding und Kamaz sowie die beiden Joint Ventures Beijing Foton Daimler Automotive und Beijing Benz Automotive. Der Anstieg beruht unter anderem auf Kapitaleinzahlungen in die Engine Holding und das Daimler Trucks Joint Venture in China.

Die **Vorräte** stiegen um 1,9 Mrd. € auf 19,0 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 12%. Der absatz- und modellwechselbedingte Anstieg entfiel insbesondere auf die fertigen Erzeugnisse. Aufgrund des gestiegenen Produktionsvolumens erhöhten sich auch die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie die unfertigen Erzeugnisse. Gegenläufig waren geringere Gebrauchtwagenbestände zu verzeichnen.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** haben sich um 0,5 Mrd. € auf 8,4 Mrd. € erhöht. Der Anstieg steht im Zusammenhang mit dem hohen Absatz in den ersten sechs Monaten des Jahres 2012.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** stiegen gegenüber dem Jahresende 2011 um 2,5 Mrd. € auf 12,1 Mrd. € an.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2011 von 2,3 Mrd. € auf 2,5 Mrd. € leicht erhöht. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die auf einem aktiven Markt gehandelt werden.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** stiegen um 0,3 Mrd. € auf 5,3 Mrd. € an. Sie bestehen vor allem aus Beteiligungen, derivativen Finanzinstrumenten sowie Krediten und sonstigen Forderungen an Dritte. Der Anstieg steht im Zusammenhang mit den gestiegenen Börsenkursen für die Beteiligungen an der Renault-Nissan-Allianz.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** in Höhe von 5,8 (31. Dezember 2011: 5,9) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2011 um 0,5 Mrd. € auf 41,8 Mrd. €. Dem positiven Konzernergebnis in Höhe von 2,9 Mrd. € stand die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2011 in Höhe von 2,3 Mrd. € gegenüber.

Die **Eigenkapitalquote** lag bei 26,2% (31. Dezember 2011: 26,3%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 45,8% (31. Dezember 2011: 46,4%). Die Eigenkapitalquoten zum 31.12.2011 sind um die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2011 bereinigt.

Der Anteil der **Rückstellungen** an der Bilanzsumme beträgt 11% (31. Dezember 2011: 13%). Sie umfassen vor allem Garantie-, Personal- und Pensionsverpflichtungen und lagen mit 18,3 Mrd. € unter dem Niveau zum 31. Dezember 2011 (19,1 Mrd. €). Die Rückstellungen für Personalverpflichtungen verminderten sich infolge der Auszahlung der erfolgsabhängigen Vergütungen um 0,5 Mrd. € auf 2,6 Mrd. €. Weiterhin sind die Rückstellungen für Ertragsteuern gegenüber dem Jahresende 2011 gesunken. Die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen sind dagegen aufgrund des gesunkenen Zinsniveaus um 0,4 Mrd. € auf 3,5 Mrd. € angestiegen.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** stiegen um 10,4 Mrd. € auf 72,5 Mrd. € an. Der Wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 9,7 Mrd. € resultierte im Wesentlichen aus den Anleihen, den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, den Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen sowie aus den Kundeneinlagen im Rahmen des Direktbankgeschäfts der Mercedes-Benz Bank. Die Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen überwiegend auf das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich unter anderem aufgrund der hohen Produktion um 0,9 Mrd. € auf 10,4 Mrd. € erhöht.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** gingen auf 9,4 (31. Dezember 2011: 9,7) Mrd. € zurück. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien und aus der Entgeltabrechnung, die derivativen Finanzinstrumente sowie die Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Sonstigen Schulden** in Höhe von 6,9 Mrd. € (31. Dezember 2011: 6,3) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten. Der Anstieg betraf die latenten Steuern.

Mitarbeiter

Zum Ende des zweiten Quartals 2012 waren bei Daimler weltweit 273.749 (i. V. 266.114) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon entfielen 166.477 (i. V. 166.840) auf Deutschland; 22.137 (i. V. 19.827) waren es in den USA, 14.712 (i. V. 13.876) in Brasilien und 11.417 (i. V. 11.635) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China wurden Ende Juni 2012 2.374 (i. V. 1.799) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Hauptversammlung beschließt Dividende von 2,20 € je Aktie

Die Aktionäre der Daimler AG haben auf der Hauptversammlung am 4. April 2012 in Berlin die Ausschüttung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2011 von 2,20 (i. V. 1,85) € je Aktie beschlossen. Die Dividende für das Jahr 2011 ist damit eine der höchsten in der Geschichte des Unternehmens. Die Ausschüttungssumme betrug 2.346 Mio. €.

Die Hauptversammlung hat darüber hinaus Herrn Dr. Clemens Börsig für weitere fünf Jahre in den Aufsichtsrat gewählt.

Daimler Trucks startet Produktion von Lkw der neuen Marke BharatBenz in Indien

Ende Juni startete Daimler India Commercial Vehicles mit der Produktion von Lkw für den indischen Markt. Bis zum Jahr 2014 wird die eigens für den indischen Markt geschaffene Marke BharatBenz insgesamt 17 Modelle im Gesamtsegment von sechs bis 49 Tonnen auf den Markt bringen. Im ersten Schritt wird ein schwerer Lkw mit 25 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und 230 PS produziert. Erst im April war das Produktionswerk in Chennai nach einer Rekordbauzeit von nur 24 Monaten eröffnet worden. Bereits im Mai startete die Produktion der zum großen Teil lokalisierten Aggregate. Die Daimler India Commercial Vehicles ist eine hundertprozentige Tochter der Daimler AG.

Risikobericht

Die Geschäftsfelder von Daimler sind einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Im Hinblick auf die bestehenden Chancen und Risiken verweisen wir auf die im Geschäftsbericht zum 31. Dezember 2011 auf den Seiten 113 bis 120 und auf der Seite 125 getroffenen Aussagen sowie die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Zwischenlageberichts.

Zu Beginn des dritten Quartals 2012 sind die konjunkturellen Risiken weiterhin beträchtlich. Insbesondere in der Europäischen Währungsunion besteht das Risiko einer weiteren Eskalation der Staatsschuldenkrise. Zwar ist die Gefahr einer unmittelbaren Zahlungsunfähigkeit und eines eventuellen Austritts Griechenlands durch den Wahlausgang zunächst reduziert. Die Situation bleibt aber insgesamt sehr angespannt, wie das Rettungsgesuch Spaniens zur Rekapitalisierung der Banken nachdrücklich zeigt. Im Falle einer erneuten Verschärfung der Krise wäre mit neuerlichen Turbulenzen an den Finanzmärkten und erheblichen Konsequenzen für den angeschlagenen Bankensektor sowie die ohnehin schwache Konjunktorentwicklung in der Eurozone zu rechnen. Obwohl die geopolitischen Spannungen im Nahen und Mittleren Osten immer noch bestehen, hat sich die unmittelbare Bedrohung durch hohe Rohölpreise aufgrund des deutlichen Preisrückgangs der letzten Wochen etwas entspannt. Eine Eskalation der dortigen Lage könnte allerdings jederzeit einen Ölpreisschock auslösen und die weltweite Konjunktorentwicklung erheblich belasten. Wieder zugenommen haben zuletzt die Risiken, die mit der Entwicklung der US-amerikanischen Wirtschaft verbunden sind. Dort haben sich die konjunkturellen Perspektiven in den vergangenen Wochen aufgrund enttäuschender Arbeitsmarktdaten und eines rückläufigen Geschäftsklimas wieder etwas eingetrübt. Mit Blick auf die chinesische Wirtschaft bleibt nach der jüngsten Wachstumsverlangsamung die Herausforderung bestehen, diese konjunkturelle Abkühlung mit geeigneten geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen so zu flankieren, dass ein stärkerer Wachstumsrückgang verhindert wird. Ebenfalls weitgehend unverändert ist das Risiko für die japanische Wirtschaft einzuschätzen, das von der anhaltenden Überbewertung des japanischen Yen ausgeht.

Ausblick

Das globale Konjunkturbild ist zu Beginn des dritten Quartals von gemischten Signalen geprägt. Insgesamt spricht aber Einigkeit dafür, dass die Expansion der **Weltwirtschaft** anhält. Die größte Unsicherheit über die Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte besteht ohne Zweifel für die Volkswirtschaften der Europäischen Währungsunion. Die jüngsten Gipfelbeschlüsse sowie die anhaltend unterstützenden Maßnahmen der Europäischen Zentralbank sollten zumindest einen Teil der bestehenden Unsicherheiten aus dem Markt nehmen. Es ist jedoch auch klar, dass die Staatsschuldenkrise bei weitem noch nicht gelöst ist und noch viele Problemfelder adressiert werden müssen. Dies gilt für die bis zum Jahresende geplante zentrale Bankenaufsicht ebenso wie für die weiteren Schritte in Richtung Fiskalunion. Es gibt hier leider sehr viele Einzelthemen, die das Potenzial haben, die Krise nochmals zu verschärfen. Insgesamt wird sich aber selbst bei einem verhalten optimistischen Ausblick ein leichter Rückgang der Wirtschaftsleistung in der EWU für das Gesamtjahr nicht verhindern lassen. Während dabei selbst große europäische Volkswirtschaften wie Spanien und Italien Rezessionen durchlaufen, befindet sich die deutsche Wirtschaft weiterhin auf Wachstumskurs, wenngleich mit nur geringerer Zuwachsrate. In den USA haben sich die konjunkturellen Frühindikatoren zuletzt merklich eingetrübt; dies gilt für das Geschäftsklima ebenso wie für den Arbeitsmarkt. Während das Geschäftsklima nun eine deutlich moderatere Entwicklung der Investitionen signalisiert, dämpft die Schwäche auf der Beschäftigungsseite die Perspektiven für den privaten Konsum. Insgesamt geht die Mehrzahl der Analysten aber davon aus, dass die US-Wirtschaft in der zweiten Jahreshälfte zumindest mit ähnlichen Raten wie im bisherigen Jahresverlauf wächst, womit sich ein Jahreszuwachs von gut 2% einstellen sollte. In China bestätigen die aktuellen Entwicklungen zwar ein Nachlassen der Wachstumsdynamik, aber Regierung und Notenbank lassen keinen Zweifel daran, dass durch fiskalisches und geldpolitisches Gegensteuern immer noch ein gesamtwirtschaftlicher Zuwachs in der Größenordnung von rund 8% erreichbar ist. Für die anderen asiatischen Länder, aber auch für Osteuropa, Lateinamerika und den Nahen Osten wird allgemein eine leichte Belebung in der zweiten Jahreshälfte erwartet. Hier stärken die niedrigeren Inflationsraten nicht nur die private Kaufkraft, sondern ermöglichen auch geldpolitisch wieder expansivere Maßnahmen. In Summe sollten die Schwellenländer im Jahr 2012 mit rund 5% erneut deutlich stärker zulegen als die Industrieländer (1,0 bis 1,5%), womit sich für die Weltwirtschaft ein Zuwachs von 2,5 bis 3% ergeben würde. Die Risiken für einen ungünstigeren Verlauf bleiben allerdings insbesondere in den Industrieländern weiterhin beträchtlich.

Auch der Anstieg der globalen **Pkw-Nachfrage** sollte sich im weiteren Jahresverlauf fortsetzen, wobei die kräftigsten Wachstumsimpulse weiterhin aus dem US-amerikanischen und dem japanischen Markt kommen dürften. Auch in China stehen nach einem schwachen Jahresstart die Zeichen wieder auf moderater Expansion. Für die weltweiten Pkw-Zulassungen wird ein Zuwachs von rund 4% erwartet. In den USA ist trotz der zuletzt etwas gedämpften Konjunkturperspektiven mit einem Wachstum der Pkw-Nachfrage von mehr als 10% zu rechnen. Damit könnte der Markt mit gut 14 Millionen verkauften Fahrzeugen das höchste Niveau seit fünf Jahren erreichen. Das Wachstum im japanischen Markt wird nach dem Einbruch im vergangenen Jahr vor allem dank wiederbelebter staatlicher Kaufzuschüsse sogar deutlich zweistellig ausfallen. In Westeuropa hingegen ist aufgrund der nach wie vor ungelösten Staatsschuldenkrise und

der damit verbundenen Konjunkturschwäche in Summe mit einem weiteren spürbaren Rückgang der Pkw-Nachfrage zu rechnen. Damit würde das Marktvolumen auf den niedrigsten Stand seit fast 20 Jahren fallen. Der deutsche Markt kann sich diesem Trend zwar nicht vollständig entziehen, dürfte sich aber zumindest in etwa auf dem Vorjahresniveau bewegen. Der chinesische Pkw-Markt sollte weiter zulegen, auch wenn im Vergleich zum Vorjahr weiterhin eine leicht nachlassende Wachstumsdynamik zu erwarten ist. Der Zuwachs im Premium-Segment wird allerdings voraussichtlich weiterhin deutlich überproportional ausfallen. In Indien ist nach der merklichen Wachstumsabschwächung im Vorjahr wieder mit etwas höheren Wachstumsraten zu rechnen. Das Wachstum der russischen Pkw-Nachfrage wird wohl in 2012 nach der kräftigen Erholung in den beiden Vorjahren nur noch vergleichsweise moderat ausfallen.

Bei der Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** dürfte sich der nordamerikanische Markt mit einem Zuwachs in der Größenordnung von 10 bis 20% erneut als wichtigster Nachfrager weltweit erweisen. Die Wachstumsdynamik wird dabei im zweiten Halbjahr aufgrund der zuletzt rückläufigen Entwicklung der Auftragseingänge in der Industrie sowie der etwas eingetrübten volkswirtschaftlichen Aussichten deutlich geringer ausfallen als in den vergangenen sechs Monaten. Für den europäischen Lkw-Markt kann hingegen aufgrund der anhaltenden Staatsschuldenkrise und der schwachen Konjunktur bestenfalls mit einem Nachfragevolumen in etwa auf dem Vorjahresniveau gerechnet werden; auch ein Marktrückgang von bis zu 10% ist weiterhin nicht auszuschließen. Der japanische Markt sollte auch in den nächsten Quartalen von den anhaltenden Wiederaufbaumaßnahmen profitieren und dabei im Gesamtjahr in einer Größenordnung von rund 20% wachsen. Aufgrund der spürbaren volkswirtschaftlichen Abschwächung und der Einführung einer strengeren Abgasnorm analog zu Euro V wird für den brasilianischen Lkw-Markt ein Nachfragerückgang in der Größenordnung von 15 bis 20% erwartet. Günstigere Finanzierungsbedingungen des staatlich geförderten FINAME-Programms könnten die Nachfrage im zweiten Halbjahr stabilisieren. Dennoch bleibt für das Gesamtjahr ein zweistelliger Marktrückgang aus heutiger Sicht wahrscheinlich. Der chinesische Markt dürfte sich in diesem Jahr erneut rückläufig entwickeln. Dank eines erneuten staatlichen Anreizprogramms für Nutzfahrzeugkäufe kann in der zweiten Jahreshälfte aber zumindest mit einer Stabilisierung der Nachfrage gerechnet werden. Der indische Markt dürfte sich auf dem Niveau des Vorjahres bewegen, und in Russland ist im Vergleich zu den beiden Vorjahren von einem deutlich moderateren Nachfragezuwachs auszugehen.

Für den europäischen **Transportermarkt** erwarten wir im Segment mittelgroßer und großer Transporter aufgrund der Schuldenkrise und deren Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft insgesamt einen leichten Marktrückgang. Dies ist vor allem auf die Schwäche der Märkte in Südeuropa zurückzuführen. Wir gehen davon aus, dass der Markt für Small-Vans in Europa leicht zulegen wird. Nachdem sich der Markt für große Transporter in den USA bereits im Jahr 2011 sehr positiv entwickelt hat, erwarten wir für das Jahr 2012 erneut ein deutliches Wachstum von mehr als 10%. In Lateinamerika rechnen wir mit einem Marktvolumen in der Größenordnung des Vorjahres.

Bei den **Omnibussen** rechnen wir in Westeuropa mit einer stabilen Entwicklung. Angesichts der unsicheren wirtschaftlichen Situation dürfte der Markt auf dem relativ niedrigen Niveau des Jahres 2011 verharren. In Lateinamerika gehen wir von einem Nachfragerückgang im Zusammenhang mit der Einführung neuer Abgasnormen aus.

Auf Basis der Planungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2012 den Absatz des Jahres 2011 von 2,1 Mio. Fahrzeugen übertreffen wird.

Mercedes-Benz Cars geht davon aus, den Absatz im laufenden Jahr weiter steigern zu können und dabei stärker zu wachsen als der Gesamtmarkt. Wir erwarten, dass unser Absatz auch in den verbleibenden Quartalen des laufenden Jahres jeweils über dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Dabei profitieren wir von einer weiterhin hohen Nachfrage nach unseren Modellen im Segment der C-Klasse. Bei den Geländewagen erwarten wir neben der vollen Verfügbarkeit der neuen M-Klasse weiteres Wachstum durch neue Modelle. Seit Juni 2012 sind sowohl der kompakte Geländewagen GLK als auch die G-Klasse als neue Generationen auf dem Markt, und im September kommt zusätzlich der neue GL. Einen weiteren Beitrag zum Absatzwachstum leisten die neuen Modelle im volumenstarken Kompaktwagen-segment. Bereits im November 2011 ging die neue B-Klasse an den Start, und die neue A-Klasse folgt ab September 2012. Mit dem CLS Shooting Brake wird im Oktober zudem ein völlig neues Fahrzeugkonzept auf den Markt kommen. In regionaler Hinsicht sehen wir für 2012 vor allem in Nordamerika sowie in China, Indien und Russland weitere Wachstumschancen. Für die Marke smart erwarten wir ein weitgehend stabiles Absatzniveau.

Daimler Trucks rechnet für das laufende Jahr erneut mit einem steigenden Absatz. In Europa werden wir unsere Wettbewerbsvorteile mit dem neuen Actros nutzen. Wir gehen davon aus, dass sich unsere Verkäufe besser als der europäische Gesamtmarkt entwickeln und wir dadurch unsere Marktführung weiter ausbauen können. In Brasilien führen Effekte im Zusammenhang mit der Einführung einer strengeren Abgasstufe weiterhin zu einem sehr schwierigen Marktumfeld. Auf Basis der hohen Akzeptanz unserer Produkte vor Ort wollen wir jedoch unsere gute Marktposition halten. Für die zweite Jahreshälfte erwarten wir eine steigende Nachfrage nach Euro-V-Fahrzeugen. In der NAFTA-Region gehen wir für das Gesamtjahr von einer starken Nachfrage und für Trucks NAFTA von einer guten Absatzentwicklung aus. Haupttreiber dafür bleibt das hohe Durchschnittsalter der Fahrzeugflotten und der damit verbundene Ersatzinvestitionsbedarf.

Hohe Zuwachsraten erwarten wir auch für die Region Asien. Die Nachfrage in Japan wird weiterhin getragen vom Wiederaufbau nach der Naturkatastrophe in Verbindung mit staatlichen Subventionen und führt bei Trucks Asia zu steigenden Verkaufszahlen. Zukünftig werden wir hier gemeinsam mit unserem strategischen Partner Renault-Nissan unser Geschäft im leichten Segment noch weiter forcieren: Eine neu getroffene Vereinbarung sieht vor, den Leicht-Lkw Fuso Canter (5t zGG) an Nissan zu liefern und auf dem japanischen Nutzfahrzeugmarkt anzubieten. Im Gegenzug stellt uns Nissan den Leicht-Lkw Atlas F24 (unter 5t zGG) zur Verfügung, der damit in Zukunft das Fuso Produktportfolio erweitern wird. Die gegenseitige Belieferung von Fahrzeugen soll dazu beitragen, die Entwicklungs- und Herstellungskosten durch Skaleneffekte zu senken. Zudem werden Effizienz und Produktivität auf beiden Seiten maßgeblich gesteigert. Zeitplan und Umfang der Belieferung werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

Mit Beginn der Produktion in Indien im Juni dieses Jahres haben wir einen weiteren Meilenstein bei der Erschließung neuer Absatzmärkte erreicht. Bis zum Jahr 2014 werden unter der Marke BharatBenz 17 Modelle im Gesamtsegment von 6 bis 49 Tonnen in Indien sowie ausgewählten Exportmärkten eingeführt. In China setzen wir unsere beiden strategischen Absatzrichtungen fort: Neben dem Verkauf der hochwertigen Mercedes-Benz Lkw für das Premiumsegment nimmt ab Juli das mit Foton gegründete Joint Venture das operative Geschäft auf. Dadurch bieten wir ab dem dritten Quartal auch Lkw der Marke Auman im preislich niedriger angesiedelten chinesischen Volumenmarkt an.

Mercedes-Benz Vans erwartet für das Jahr 2012 eine weitere Steigerung des Absatzes. Die Einführung des neuen Citan im Small-Van-Segment wird unseren Absatz in Europa weiter beleben. Insgesamt erwarten wir, das Absatzniveau des Jahres 2011 in Europa halten zu können. Darüber hinaus rechnet Mercedes-Benz Vans für 2012 mit einer Steigerung des Absatzes in den USA. In den lateinamerikanischen Märkten sollten wir von der Einführung der aktuellen Modellgeneration des Sprinter profitieren können.

Daimler Buses geht für das Jahr 2012 von einem geringeren Absatz als in 2011 aus. Insbesondere in Lateinamerika erwarten wir für das Jahr 2012 eine schwächere Nachfrage aufgrund der Einführung der Euro-V-Abgasnorm, die im Jahr 2011 zu Vorzieheffekten geführt hat. Aufgrund der anstehenden Umsetzung staatlicher Fördermaßnahmen in Brasilien gehen wir für das zweite Halbjahr von einer Belebung der Nachfrage aus. Für das Komplettbusgeschäft in Europa rechnen wir mit einer leichten Erholung.

Daimler Financial Services erwartet für das Geschäftsjahr 2012 einen weiteren Anstieg von Vertragsvolumen und Neugeschäft. Bei den Kreditrisikokosten ist von einer Normalisierung – und damit von einem moderaten Anstieg gegenüber dem außergewöhnlich niedrigen Niveau des Jahres 2011 – auszugehen.

Nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2011 gehen wir davon aus, dass der **Konzern-Umsatz** von Daimler im Jahr 2012 weiter zunehmen wird. In regionaler Hinsicht rechnen wir in den Schwellenländern und in Nordamerika mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten.

Auf der Basis der aktuellen Markterwartungen sowie der Planungen unserer Geschäftsfelder streben wir für den **Daimler-Konzern** im Jahr 2012 ein **EBIT aus dem laufenden Geschäft** in der Größenordnung des Vorjahres an. Dabei unterstellen wir Wechselkurse auf dem derzeitigen Niveau.

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

- Mercedes-Benz Cars: in der Größenordnung des Vorjahres
- Daimler Trucks: mindestens auf Vorjahresniveau
- Mercedes-Benz Vans: in der Größenordnung des Vorjahres
- Daimler Buses: unter Vorjahresniveau
- Daimler Financial Services: leicht unter Vorjahresniveau

Daimler Buses erwartet im weiteren Jahresverlauf Belastungen aus der Repositionierung des europäischen Busgeschäfts von rund 45 Mio. € sowie des nordamerikanischen Busgeschäfts von rund 20 Mio. €.

Wir gehen davon aus, dass die weltweite **Zahl der Beschäftigten** im Vergleich zum Jahresende 2011 leicht steigen wird.

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung zukünftiger 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 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, insbesondere EADS, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemission, 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 »Risikobericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder 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

Absatzplus von 4% auf neue Bestmarke
Neue Modelle wie B- und M-Klasse verzeichnen hohe Zuwächse
Weltpremiere des neuen CLS Shooting Brake
EBIT von 1.314 (i. V. 1.566) Mio. €

3.01

Q2

€-Werte in Millionen	Q2 2012	Q2 2011	Veränd. in %
EBIT	1.314	1.566	-16
Umsatz	15.364	14.647	+5
Absatz	370.384	357.636	+4
Produktion	355.578	349.242	+2
Beschäftigte (30.06.)	97.274	97.428	-0

Absatz erreicht neuen Höchstwert

Auch im zweiten Quartal 2012 hat Mercedes-Benz Cars eine neue Bestmarke beim Absatz erzielt. Insgesamt stiegen die Verkäufe der Pkw-Sparte um 4% auf 370.400 Einheiten. Der Umsatz nahm um 5% auf 15,4 Mrd. € zu. Das EBIT belief sich auf 1.314 (i. V. 1.566) Mio. €.

Absatzzuwächse spiegeln Erfolg der Produktoffensive wider

Durch die hohe Nachfrage nach der neuen B-Klasse stiegen die Verkäufe im Kompaktwagensegment um insgesamt 18% auf 53.200 Einheiten. Ebenfalls großer Beliebtheit erfreuten sich unsere SUV-Modelle, deren Verkäufe vor allem durch die hohe Nachfrage nach der neuen M-Klasse um 10% auf die neue Bestmarke von 71.800 Fahrzeugen stiegen. Die S-Klasse behauptete ihre Position als Marktführer in ihrer Vergleichsklasse. Im Luxussegment konnten wir den Absatz erneut um 4% auf 21.600 Einheiten steigern. Im C-Klasse-Segment haben wir 110.200 (i. V. 110.700) Modelle abgesetzt. Lebenszyklusbedingt ging der Absatz im Segment der E-Klasse auf 82.600 (i. V. 85.600) Fahrzeuge zurück. Insbesondere durch hohe Zuwächse in den USA und China stiegen die weltweiten Auslieferungen von smart auf 31.000 (i. V. 28.500) Einheiten. In China erreichte die Pkw-Sparte mit einem Zuwachs um 14% auf 59.700 Fahrzeuge eine neue Bestmarke. Auch in den USA konnten wir den Absatz um 21% auf 65.500 Modelle steigern. Mercedes-Benz war in den USA im zweiten Quartal die absatzstärkste Premiummarke. Aufgrund des schwierigen Marktumsfelds sanken die Verkäufe der Sparte in Westeuropa auf 169.300 (i. V. 176.200) Einheiten.

3.02

Q2

Absatz	Q2 2012	Q2 2011	Veränd. in %
Gesamt	370.384	357.636	+4
Westeuropa	169.347	176.235	-4
Deutschland	80.911	82.826	-2
USA	65.453	54.193	+21
China	59.686	52.498	+14
Übrige Märkte	75.898	74.710	+2

Mercedes-Benz stellt neue Modelle vor

Im Rahmen der New York International Auto Show 2012 feierten wir die Weltpremiere der neuen Generation des GLK. Mit neuem Design, gehobenem Ausstattungsniveau, wegweisenden Assistenzsystemen und ebenso effizienten wie agilen Motoren unterstreicht der GLK seinen Führungsanspruch bei den kompakten SUV. In New York haben wir auch den komplett neuen großen SUV der GL-Klasse erstmals präsentiert. Der neue GL bietet noch mehr Komfort und Sicherheit bei gleichzeitig verbesserter Effizienz. Auf der Auto China in Peking haben wir im April die neue Generation der G-Klasse vorgestellt. Durch gezielte Modifikationen am Exterieur, einem hochwertigen, neu gestalteten Interieur sowie modernster technischer Ausstattung untermauert die G-Klasse ihre Spitzenstellung unter den Off-road-Fahrzeugen. Ende Juni hat Mercedes-Benz mit dem völlig neuen CLS Shooting Brake ein neues Fahrzeugsegment besetzt. Der Shooting Brake ist in seinen Proportionen eindeutig Coupé, bietet aber mit fünf Türen und dem bis zum Heck durchgezogenen Dach beachtliche neue Möglichkeiten. Seit Mitte Juni haben unsere Kunden die Möglichkeit, den smart electric drive zu kaufen, zu finanzieren oder zu leasen. Damit wird emissionsfreie urbane Mobilität für jedermann möglich. Im September wird die A-Klasse als völlig neues Modell auf den Markt kommen.

Hohe Auslastung in den Werken

Die Mercedes-Benz-Werke sind weltweit weiterhin sehr gut ausgelastet. Im Juni lief in Tuscaloosa das erste Kundenfahrzeug des neuen GL vom Band, und in Bremen begann die Produktion der neuen Generation des GLK. Auch mit den Vorbereitungen auf die Produktionsanläufe der neuen A-Klasse in Rastatt und des CLS Shooting Brake in Sindelfingen liegen wir voll im Plan.

3.03

Q1-2

€-Werte in Millionen	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Veränd. in %
EBIT	2.566	2.854	-10
Umsatz	30.301	28.507	+6
Absatz	708.687	668.353	+6
Produktion	719.587	690.950	+4
Beschäftigte (30.06.)	97.274	97.428	-0

3.04

Q1-2

Absatz	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Veränd. in %
Gesamt	708.687	668.353	+6
Westeuropa	325.621	316.149	+3
Deutschland	145.579	138.575	+5
USA	134.056	112.803	+19
China	102.204	101.359	+1
Übrige Märkte	146.806	138.042	+6

Daimler Trucks

Weitere Anstiege bei Absatz und Umsatz
Neue Produkte von Daimler Trucks setzen Maßstäbe
Flexible Anpassung der Beschäftigung in Brasilien
EBIT auf 524 (i. V. 486) Mio. € gestiegen

€-Werte in Millionen	Q2 2012	Q2 2011	Veränd. in %
EBIT	524	486	+8
Umsatz	8.129	6.648	+22
Absatz	122.217	91.458	+34
Produktion	120.914	92.297	+31
Beschäftigte (30.06.)	81.418	75.845	+7

Absatz	Q2 2012	Q2 2011	Veränd. in %
Gesamt	122.217	91.458	+34
Westeuropa	15.041	15.705	-4
Deutschland	8.189	8.152	+0
USA	28.415	23.302	+22
Lateinamerika (ohne Mexiko)	10.209	13.495	-24
Asien	46.193	22.840	+102
Übrige Märkte	22.359	16.116	+39

Weiterhin steigende Absatz- und Umsatzentwicklung

Der Absatz von Daimler Trucks stieg im zweiten Quartal 2012 um 34% auf 122.200 Einheiten. Der Umsatz erreichte 8,1 Mrd. € (+22%). Das EBIT stieg auf 524 (i. V. 486) Mio. €.

Starke Marktentwicklung in NAFTA und Asien

Bei Trucks Europa/Lateinamerika lag der Absatz mit 36.100 Einheiten um 10% unter dem Vorjahresniveau. In Westeuropa blieb die Nachfrage nach Mercedes-Benz Trucks relativ stabil. Mit 14.100 verkauften Fahrzeugen und einem Marktanteil von 23,3% sind wir weiterhin Marktführer. Positiv entwickelte sich der Absatz in Osteuropa. Hier haben wir 8.200 Fahrzeuge abgesetzt (i. V. 7.600). In Brasilien sorgte die Einführung einer strengeren Abgasstufe abermals für deutliche Absatzrückgänge (-48%).

Vor dem Hintergrund eines sich positiv entwickelnden Marktes verzeichneten wir bei Trucks NAFTA eine erneute Absatzsteigerung. Mit 36.600 (i. V. 28.000) verkauften Fahrzeugen und einem Marktanteil von 31,5% in den Klassen 6-8 sind wir in der NAFTA-Region weiterhin Marktführer im Gesamtsegment. Auch im profitablen schweren Segment (Klasse 8) sind wir weiterhin die Nummer eins.

Eine noch deutlichere Absatzsteigerung erzielten wir bei Trucks Asia. Die anhaltende Markterholung in Asien führte zu teilweise erheblichen Zuwächsen. Mit 49.500 abgesetzten Fahrzeugen und einem Marktanteil von 20,8% liegen wir im japanischen Lkw-Markt unter den Top 3; im leichten Lkw-Segment befinden wir uns, trotz eines wettbewerbsintensiven Umfelds, weiterhin an zweiter Position.

Steigende Marktanteile bei mittelschweren und schweren Lkw, beispielsweise in Japan (+4,8%-Punkte), spiegeln die gestiegene Nachfrage nach unseren Produkten wider.

Neue Produkte von Daimler Trucks setzen Maßstäbe

Im vergangenen Jahr präsentierten wir den neuen Actros, der mit einer Senkung des Kraftstoffverbrauchs um bis zu 6% bei der Euro-V-Version gegenüber seinem Vorgänger einen neuen Bestwert gesetzt hat. Mit dem neuen Antos erweitert Mercedes-Benz nun seit Juli sein Portfolio um eine Baureihe speziell für den Einsatz im schweren Verteilerverkehr. Auch der neue Freightliner Truck Cascadia Evolution legt die Messlatte für die Konkurrenz noch ein Stück höher: Im Vergleich zum aktuellen Modell verbraucht der neue Lkw bis zu 7% weniger Kraftstoff.

Flexible Anpassung der Beschäftigung in Brasilien

Vor dem Hintergrund der schwierigen Marktsituation in Brasilien im Zusammenhang mit der Einführung einer strengeren Abgasnorm hat Daimler Trucks mit Gewerkschaftsvertretern vor Ort Möglichkeiten für eine höhere Personalflexibilität vereinbart. In den Grundzügen sind diese Konzepte vergleichbar mit Betriebsvereinbarungen in Deutschland; dazu gehören Arbeitszeitkonten, Kurzarbeit sowie Qualifizierung während der Kurzarbeit. Als konkretes Ergebnis der Vereinbarungen durchlaufen 1.500 Arbeiter für fünf Monate Qualifizierungsmaßnahmen. Die dabei garantierte Lohnfortzahlung wird in der Vereinbarung gemeinsam von Daimler Trucks und der brasilianischen Regierung getragen. Sollte der Markt kurzfristig wieder anziehen, können wir flexibel darauf reagieren.

€-Werte in Millionen	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Veränd. in %
EBIT	907	899	+1
Umsatz	15.512	12.890	+20
Absatz	229.881	180.718	+27
Produktion	235.477	186.024	+27
Beschäftigte (30.06.)	81.418	75.845	+7

Absatz	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Veränd. in %
Gesamt	229.881	180.718	+27
Westeuropa	28.107	27.241	+3
Deutschland	14.590	13.342	+9
USA	55.847	42.566	+31
Lateinamerika (ohne Mexiko)	20.140	27.308	-26
Asien	86.240	53.304	+62
Übrige Märkte	39.547	30.299	+31

Mercedes-Benz Vans

Absatz mit 69.300 (i. V. 68.000) Einheiten über Vorjahresniveau

Mercedes-Benz Vans festigt Partnerschaft im wichtigen Wachstumsmarkt Russland

Einstieg in vielversprechendes Small-Van-Segment steht bevor

EBIT von 197 (i. V. 206) Mio. €

3.09

Q2

€-Werte in Millionen	Q2 2012	Q2 2011	Veränd. in %
EBIT	197	206	-4
Umsatz	2.420	2.243	+8
Absatz	69.324	67.989	+2
Produktion	67.795	69.169	-2
Beschäftigte (30.06.)	14.832	14.700	+1

3.10

Q2

Absatz	Q2 2012	Q2 2011	Veränd. in %
Gesamt	69.324	67.989	+2
Westeuropa	46.519	45.791	+2
Deutschland	20.832	19.574	+6
Osteuropa	6.497	5.706	+14
USA	6.310	4.755	+33
Lateinamerika (ohne Mexiko)	2.346	3.112	-25
China	2.358	3.944	-40
Übrige Märkte	5.294	4.681	+13

Ergebnis weiter auf hohem Niveau

Der Absatz von Mercedes-Benz Vans ist im zweiten Quartal 2012 auf 69.300 (i. V. 68.000) Transporter gestiegen. Der Umsatz lag mit 2,4 (i. V. 2,2) Mrd. € ebenfalls über dem Vorjahresniveau. Das EBIT erreichte 197 (i. V. 206) Mio. €.

Hervorragende Marktakzeptanz des Sprinter

Im zweiten Quartal verstärkte die Staatsschuldenkrise und die Rezession in den südeuropäischen Ländern den negativen Trend im europäischen Transportermarkt noch einmal. Trotz der spürbaren Auswirkungen in den Schlüsselmärkten steigerte Mercedes-Benz Vans seine Verkäufe in Westeuropa auf 46.500 Transporter – ein Plus von 2% gegenüber dem Vorjahr. Diese Entwicklung war in erster Linie auf die positive Nachfrage im deutschen Markt zurückzuführen. Stabil blieb der Markt für mittelgroße und große Transporter in Osteuropa; hier konnten wir das Volumen um 14% auf 6.500 Einheiten steigern. Getragen von einer positiven Marktentwicklung und einer hohen Marktakzeptanz des Sprinter verzeichnete die NAFTA-Region ein kräftiges Absatzplus, wobei der Absatz in den USA um 33% auf 6.300 Einheiten zulegte. In Lateinamerika machte sich im zweiten Quartal 2012 der Produktionshochlauf des neuen Sprinter negativ bemerkbar; der Absatz lag mit 2.300 Einheiten deutlich unter Vorjahresniveau. Bedingt durch Modellwechsel und Maßnahmen zur Modellpflege war in China ein Absatzrückgang auf 2.400 (i. V. 3.900) Einheiten zu verzeichnen. Der weltweite Absatz des Sprinter stieg durch die gute Performance in Nordamerika um 5% auf 42.500 Einheiten. Von den beiden Modellen Vito und Viano konnten insgesamt 26.100 Einheiten abgesetzt werden.

Kooperation zur Fertigung von Mercedes-Benz Transportern in Russland

Der Produktionsstart des Erfolgsmodells Sprinter in Russland rückt näher. Gemeinsam mit dem russischen Nutzfahrzeughersteller GAZ haben wir mit der Umsetzung des Projekts begonnen. Der Grundlagenvertrag als Basis für die Zusammenarbeit trat im Mai 2012 in Kraft. Ziel ist, den bewährten Mercedes-Benz Sprinter T1N sowie Motoren und weitere Komponenten ab dem ersten Halbjahr 2013 am GAZ-Standort Nizhny Novgorod zu produzieren. Der Vertrieb und der Service der Fahrzeuge soll über das bestehende Mercedes-Benz Händlernetz, das stark erweitert wird, organisiert werden.

Citan vor Publikums-Premiere

Der neue Mercedes-Benz Stadtlieferwagen Citan wird anlässlich der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover im September 2012 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt und gleichzeitig in den Markt eingeführt. Mit dem Citan komplettiert Mercedes-Benz Vans sein Transporter-Angebot. Der City Van wird als Kastenwagen, Kombi und Mixto angeboten, in bis zu drei Längen, basierend auf zwei Radständen und mit zwei Gesamtgewichten. Daneben gibt es zahlreiche weitere Individualisierungsmöglichkeiten. Der Mercedes-Benz Citan wird sowohl als Benziner als auch in der Diesel-Variante zu den sparsamsten Vertretern seiner Klasse gehören. Der Normverbrauch beginnt bei 4,3 l/100 km, dies entspricht einem CO₂-Ausstoß von 112 g/km.

3.11

Q1-2

€-Werte in Millionen	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Veränd. in %
EBIT	365	379	-4
Umsatz	4.508	4.220	+7
Absatz	120.547	122.007	-1
Produktion	130.769	133.441	-2
Beschäftigte (30.06.)	14.832	14.700	+1

3.12

Q1-2

Absatz	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Veränd. in %
Gesamt	120.547	122.007	-1
Westeuropa	80.913	83.323	-3
Deutschland	34.277	34.209	+0
Osteuropa	11.094	10.378	+7
USA	9.867	7.816	+26
Lateinamerika (ohne Mexiko)	5.292	5.786	-9
China	3.419	5.984	-43
Übrige Märkte	9.962	8.720	+14

Daimler Buses

Absatz mit 8.400 Bussen und Fahrgestellen unter Vorjahr

Neue Setra ComfortClass 500 setzt Maßstäbe

Großauftrag für Mercedes-Benz Gelenkbusse aus Rio de Janeiro

EBIT von -57 (i. V. 61) Mio. € durch Restrukturierungsmaßnahmen beeinflusst

3.13

Q2

€-Werte in Millionen	Q2 2012	Q2 2011	Veränd. in %
EBIT	-57	61	.
Umsatz	1.016	1.166	-13
Absatz	8.418	10.561	-20
Produktion	7.872	10.631	-26
Beschäftigte (30.06.)	17.105	16.905	+1

Absatz und Umsatz weiterhin durch wirtschaftliche Lage in Lateinamerika beeinflusst

Im zweiten Quartal 2012 setzte Daimler Buses weltweit 8.400 (i. V. 10.600) Busse und Fahrgestelle ab. Der Absatzrückgang ist wie bereits im ersten Quartal auf das schwächere Fahrgestellgeschäft in Lateinamerika zurückzuführen, während das Komplettbusgeschäft auf Vorjahresniveau lag. Der Umsatz lag mit 1,0 (i. V. 1,2) Mrd. € absatzbedingt unter dem Vorjahresniveau. Das EBIT betrug -57 (i. V. 61) Mio. €, darin enthalten sind Aufwendungen für die Neuausrichtung des europäischen und nordamerikanischen Geschäftssystems in Höhe von 46 Mio. €.

Unterschiedliche Absatzentwicklungen in den Regionen

In Westeuropa steigerte Daimler Buses seinen Absatz um 2% auf 1.400 (i. V. 1.300) Einheiten. Hier setzte sich die Entwicklung aus dem ersten Quartal mit einem leichten Zuwachs im Stadtbusgeschäft fort. In Deutschland lag der Absatz trotz eines schwächeren Reisebusgeschäfts mit 500 Einheiten nahezu auf Vorjahresniveau.

Aufgrund der gestiegenen Nachfrage in Mexiko konnten wir das Volumen in der NAFTA-Region um 8% auf 1.100 Einheiten steigern.

Die Region Lateinamerika zeigte nach Einführung der Euro-V-Abgasnorm in Brasilien, dem größten Markt der Region, auch im zweiten Quartal 2012 den erwarteten Absatzrückgang. Daimler Buses setzte in dieser Region 4.700 Fahrgestelle der Marke Mercedes-Benz ab; gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Rückgang um 32%.

3.14

Q2

Absatz	Q2 2012	Q2 2011	Veränd. in %
Gesamt	8.418	10.561	-20
Westeuropa	1.377	1.348	+2
Deutschland	460	472	-3
NAFTA	1.112	1.030	+8
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.689	6.943	-32
Asien	553	292	+89
Übrige Märkte	687	948	-28

Die neue ComfortClass 500 setzt Maßstäbe

Die neue Reisebusgeneration Setra ComfortClass 500 setzt neue Bestmarken bei Komfort und Sicherheit. Im Herbst 2012 gehen der zweiachsige Typ S 515 HD, die zwei- und dreiachsigen S 516 HD sowie der dreiachsige S 517 HD an den Start. Mit der neuen ComfortClass 500 setzt Daimler Buses als Technologieführer Maßstäbe bei Design, Aerodynamik sowie Effizienz.

Bus Rapid Transit: Über 90 Mercedes-Benz Gelenkbusse für Rio de Janeiro

Die Metropole Rio de Janeiro setzt auf das urbane Bus Rapid Transit (BRT)-Nahverkehrssystem, um für den erhöhten Mobilitätsbedarf zur Fußball-WM 2014 und den Olympischen Spielen 2016 vorbereitet zu sein. Insgesamt wird das geplante BRT-System aus verschiedenen Streckenabschnitten bestehen und eine Gesamtlänge von circa 150 km haben. Für die Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke „Transoeste“ erhielt Mercedes-Benz do Brasil Anfang Juni einen Großauftrag für mehr als 90 Mercedes-Benz Gelenkbusse sowie spezielle Serviceleistungen für das BRT-System. Damit operieren die Mercedes-Benz Busse als erste Fahrzeuge auf den exklusiven Hauptachsen im Omnibus-Verkehrssystem, das durch mehrere Zubringerlinien gespeist wird.

3.15

Q1-2

€-Werte in Millionen	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Veränd. in %
EBIT	-160	28	.
Umsatz	1.746	1.997	-13
Absatz	13.314	18.308	-27
Produktion	14.242	18.776	-24
Beschäftigte (30.06.)	17.105	16.905	+1

3.16

Q1-2

Absatz	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Veränd. in %
Gesamt	13.314	18.308	-27
Westeuropa	2.009	1.967	+2
Deutschland	669	698	-4
NAFTA	1.664	1.662	+0
Lateinamerika (ohne Mexiko)	7.479	12.512	-40
Asien	822	604	+36
Übrige Märkte	1.340	1.563	-14

Daimler Financial Services

Neugeschäft steigt um 12%

Versicherungsgeschäft erreicht neuen Höchststand

car2go startet in Berlin

EBIT von 338 (i. V. 340) Mio. €

3.17

Q2

€-Werte in Millionen	Q2 2012	Q2 2011	Veränd. in %
EBIT	338	340	-1
Umsatz	3.260	2.907	+12
Neugeschäft	9.380	8.387	+12
Vertragsvolumen	76.096	63.120	+21
Beschäftigte (30.06.)	7.434	6.757	+10

Gute Geschäftsentwicklung im zweiten Quartal

Das Geschäft von Daimler Financial Services hat sich im zweiten Quartal weiterhin positiv entwickelt. Weltweit wurden rund 267.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Gesamtwert von 9,4 Mrd. € abgeschlossen, 12% mehr als im Vorjahresquartal. Das Vertragsvolumen erreichte Ende Juni 76,1 Mrd. € und lag damit um 6% höher als zum Jahresende 2011. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Zuwachs 5%. Das EBIT lag mit 338 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahresquartals.

Neugeschäft in der Region Europa gestiegen

In Europa erreichte das Neugeschäft einen Wert von 4,9 Mrd. €, das entspricht einem Zuwachs von 10% gegenüber dem Vorjahresquartal. Das Neugeschäft der Mercedes-Benz Bank in Deutschland blieb mit 2,5 Mrd. € konstant. Starke Zugewinne beim Neugeschäft gab es in Russland (+199%) und in Rumänien (+89%). Insgesamt stieg das Vertragsvolumen in Europa gegenüber dem Jahresende 2011 um 5% auf 32,7 Mrd. €. Das Einlagevolumen im Direktbankgeschäft der Mercedes-Benz Bank betrug zum Ende des zweiten Quartals 11,6 Mrd. €.

Weiteres Wachstum in der Region Nord- und Südamerika

In der Region Nord- und Südamerika konnte Daimler Financial Services im zweiten Quartal Finanzierungs- und Leasingverträge im Gegenwert von 3,3 Mrd. € abschließen – 13% mehr als im Vorjahreszeitraum. Besonders hoch war die Nachfrage nach automobilen Finanzdienstleistungen in den USA (+22%) sowie in Kanada (+21%). In Brasilien ging das Neugeschäft im Zuge der allgemeinen Marktentwicklung dagegen zurück. Trotzdem stieg das Vertragsvolumen in der Region Nord- und Südamerika gegenüber dem Jahresende 2011 um 6% auf 32,4 Mrd. €.

Erneute Zugewinne in Afrika & Asien-Pazifik

In der Region Afrika & Asien-Pazifik lag das Neugeschäft mit 1,2 Mrd. € um 14% höher als im Vorjahresquartal. Der stärkste Anstieg wurde in Japan verbucht – dort stieg das Neugeschäft gegenüber dem durch die Naturkatastrophe beeinflussten Vorjahresquartal um 81%. In China erhielt Daimler Financial Services als erster Premium-Finanzdienstleister die Genehmigung zur Gründung einer Leasing-Gesellschaft, die das existierende Produktportfolio abrunden wird. Insgesamt erreichte das Vertragsvolumen in Afrika & Asien-Pazifik Ende Juni 11,0 Mrd. € und lag damit um 10% höher als zum Jahresende 2011.

Versicherungsgeschäft mit neuer Bestmarke

Im Versicherungsgeschäft konnte Daimler Financial Services die positive Entwicklung fortsetzen und 17% mehr fahrzeuggebundene Policen vermitteln als im Vorjahreszeitraum. Weltweit wurden rund 270.000 Versicherungsverträge abgeschlossen, so viele wie noch nie in einem Quartal. In China entschied sich im Durchschnitt jeder dritte Kunde beim Kauf eines Neufahrzeugs auch für eine von Daimler Financial Services vermittelte Kfz-Versicherung. In Russland wurden doppelt so viele Versicherungsverträge vermittelt wie im Vorjahreszeitraum.

car2go erstmals mit über 120.000 Kunden

Das Geschäft mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen wurde weiter ausgebaut. Im April hat in Berlin die mit 1.000 Fahrzeugen weltweit größte car2go-Flotte den Betrieb aufgenommen. Seit Ende Juni ist car2go auch im kanadischen Toronto verfügbar. Weltweit waren Ende des zweiten Quartals über 120.000 Kunden bei car2go registriert.

3.18

Q1-2

Werte in Millionen €	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Veränd. in %
EBIT	682	661	+3
Umsatz	6.400	5.941	+8
Neugeschäft	17.637	15.293	+15
Vertragsvolumen	76.096	63.120	+21
Beschäftigte (30.06.)	7.434	6.757	+10

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q2

4.01

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q2 2012	Q2 2011	Q2 2012	Q2 2011	Q2 2012	Q2 2011
Umsatzerlöse	28.884	26.338	25.624	23.431	3.260	2.907
Umsatzkosten	-22.341	-19.754	-19.667	-17.413	-2.674	-2.341
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.543	6.584	5.957	6.018	586	566
Vertriebskosten	-2.504	-2.492	-2.424	-2.414	-80	-78
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.058	-903	-893	-772	-165	-131
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.033	-944	-1.033	-944	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	377	364	365	349	12	15
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-56	-29	-55	-14	-1	-15
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	36	27	42	22	-6	5
Übriges Finanzergebnis	-62	-26	-54	-4	-8	-22
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)¹	2.243	2.581	1.905	2.241	338	340
Zinserträge	190	222	190	222	-	-
Zinsaufwendungen	-416	-282	-413	-280	-3	-2
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.017	2.521	1.682	2.183	335	338
Ertragsteuern	-502	-817	-392	-702	-110	-115
Konzernergebnis	1.515	1.704	1.290	1.481	225	223
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	88	97				
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	1.427	1.607				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	1,34	1,51				
Verwässert	1,34	1,51				

1 EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren (2012: 84 Mio. €; 2011: 54 Mio. €).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q1-2

4.02

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Q1-2 2012	Q1-2 2011
Umsatzerlöse	55.895	51.067	49.495	45.126	6.400	5.941
Umsatzkosten	-43.006	-38.554	-37.767	-33.703	-5.239	-4.851
Bruttoergebnis vom Umsatz	12.889	12.513	11.728	11.423	1.161	1.090
Vertriebskosten	-4.895	-4.612	-4.726	-4.455	-169	-157
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.989	-1.837	-1.690	-1.586	-299	-251
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-2.074	-1.897	-2.074	-1.897	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	666	595	646	567	20	28
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-130	-195	-124	-171	-6	-24
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	134	84	145	82	-11	2
Übriges Finanzergebnis	-228	-39	-214	-12	-14	-27
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)¹	4.373	4.612	3.691	3.951	682	661
Zinserträge	425	432	425	432	-	-
Zinsaufwendungen	-802	-640	-796	-635	-6	-5
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.996	4.404	3.320	3.748	676	656
Ertragsteuern	-1.065	-1.520	-836	-1.278	-229	-242
Konzernergebnis	2.931	2.884	2.484	2.470	447	414
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	166	218				
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.765	2.666				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	2,59	2,50				
Verwässert	2,59	2,50				

¹ EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren (2012: 264 Mio. €; 2011: 88 Mio. €).

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung (ungeprüft) Q2

4.03

in Millionen €	Daimler-Konzern	
	Q2 2012	Q2 2011
Konzernergebnis	1.515	1.704
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	511	-45
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	-151	153
Unrealisierte Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-768	-27
Unrealisierte Gewinne aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	266	423
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-142	504
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	109	142
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-251	362
Gesamtergebnis	1.373	2.208
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	197	239
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	1.176	1.969

Konzern-Gesamtergebnisrechnung (ungeprüft) Q1-2

4.04

in Millionen €	Daimler-Konzern	
	Q1-2 2012	Q1-2 2011
Konzernergebnis	2.931	2.884
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	233	-703
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	131	-8
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-287	470
Unrealisierte Gewinne aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	143	310
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	220	69
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	47	78
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	173	-9
Gesamtergebnis	3.151	2.953
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	213	296
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	2.938	2.657

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzernbilanz

4.05

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Financial Services	
	30. Juni 2012	31. Dez. 2011	(ungeprüfte Zusatzinformationen)		(ungeprüfte Zusatzinformationen)	
in Millionen €	(ungeprüft)		30. Juni 2012	31. Dez. 2011	30. Juni 2012	31. Dez. 2011
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	8.553	8.259	8.493	8.200	60	59
Sachanlagen	20.030	19.180	19.978	19.129	52	51
Vermietete Gegenstände	24.657	22.811	11.414	10.849	13.243	11.962
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	5.439	4.661	5.421	4.631	18	30
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26.509	25.007	-28	-32	26.537	25.039
Verzinsliche Wertpapiere	1.535	947	10	14	1.525	933
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.385	2.957	-508	-367	3.893	3.324
Aktive latente Steuern	2.374	2.772	1.818	2.244	556	528
Übrige Vermögenswerte	406	420	-1.564	-1.637	1.970	2.057
Langfristige Vermögenswerte	92.888	87.014	45.034	43.031	47.854	43.983
Vorräte	18.962	17.081	18.551	16.575	411	506
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.390	7.849	7.847	7.580	543	269
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	21.210	20.560	-48	-52	21.258	20.612
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.094	9.576	11.081	8.908	1.013	668
Verzinsliche Wertpapiere	969	1.334	801	1.157	168	177
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.865	2.007	-5.581	-5.120	7.446	7.127
Übrige Vermögenswerte	2.972	2.711	607	429	2.365	2.282
Kurzfristige Vermögenswerte	66.462	61.118	33.258	29.477	33.204	31.641
Summe Aktiva	159.350	148.132	78.292	72.508	81.058	75.624
Passiva						
Gezeichnetes Kapital	3.060	3.060				
Kapitalrücklagen	11.903	11.895				
Gewinnrücklagen	24.647	24.228				
Übrige Rücklagen	614	441				
Eigene Anteile	-	-				
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	40.224	39.624				
Nicht beherrschende Anteile	1.577	1.713				
Eigenkapital	41.801	41.337	35.869	35.964	5.932	5.373
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.545	3.184	3.339	2.985	206	199
Rückstellungen für Ertragsteuern	2.168	2.498	2.167	2.496	1	2
Rückstellungen für sonstige Risiken	5.893	5.626	5.752	5.494	141	132
Finanzierungsverbindlichkeiten	43.219	35.466	13.594	10.250	29.625	25.216
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.185	1.911	2.112	1.840	73	71
Passive latente Steuern	1.375	1.081	-778	-920	2.153	2.001
Rechnungsabgrenzungsposten	2.319	2.118	1.908	1.675	411	443
Übrige Verbindlichkeiten	47	56	41	50	6	6
Langfristige Schulden	60.751	51.940	28.135	23.870	32.616	28.070
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.394	9.515	10.125	9.233	269	282
Rückstellungen für Ertragsteuern	864	1.030	795	921	69	109
Rückstellungen für sonstige Risiken	5.816	6.799	5.513	6.473	303	326
Finanzierungsverbindlichkeiten	29.319	26.701	-9.972	-12.525	39.291	39.226
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.252	7.782	5.399	6.276	1.853	1.506
Rechnungsabgrenzungsposten	1.550	1.548	1.055	1.064	495	484
Übrige Verbindlichkeiten	1.603	1.480	1.373	1.232	230	248
Kurzfristige Schulden	56.798	54.855	14.288	12.674	42.510	42.181
Summe Passiva	159.350	148.132	78.292	72.508	81.058	75.624

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

4.06

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen	Übrige Rücklagen				Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
				Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	Derivative Finanzinstrumente	Anteil at equity bewerteter Finanzinvestitionen				
Stand zum 1. Januar 2011	3.058	11.905	20.553	939	149	-216	-8	-7	36.373	1.580	37.953
Konzernergebnis	-	-	2.666	-	-	-	-	-	2.666	218	2.884
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-676	-10	670	285	-	269	120	389
Latente Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-	3	-200	-81	-	-278	-42	-320
Gesamtergebnis	-	-	2.666	-676	-7	470	204	-	2.657	296	2.953
Dividenden	-	-	-1.971	-	-	-	-	-	-1.971	-201	-2.172
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	7	-	-	-	-	-	-	7	5	12
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	-28	-28	-	-28
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-19	-	-	-	-	35	16	-	16
Sonstiges	-	-12	-	-	-	-	-	-	-12	-23	-35
Stand zum 30. Juni 2011	3.058	11.900	21.229	263	142	254	196	-	37.042	1.657	38.699
Stand zum 1. Januar 2012	3.060	11.895	24.228	1.049	71	-651	-28	-	39.624	1.713	41.337
Konzernergebnis	-	-	2.765	-	-	-	-	-	2.765	166	2.931
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	227	132	-412	143	-	90	67	157
Latente Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-	-2	125	-40	-	83	-20	63
Gesamtergebnis	-	-	2.765	227	130	-287	103	-	2.938	213	3.151
Dividenden	-	-	-2.346	-	-	-	-	-	-2.346	-361	-2.707
Veränderung durch Stock Options	-	-1	-	-	-	-	-	-	-1	-	-1
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	4	-	-	-	-	-	-	4	8	12
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	-25	-25	-	-25
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	25	25	-	25
Sonstiges	-	5	-	-	-	-	-	-	5	4	9
Stand zum 30. Juni 2012	3.060	11.903	24.647	1.276	201	-938	75	-	40.224	1.577	41.801

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

4.07

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Q1-2 2012	Q1-2 2011
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.996	4.404	3.320	3.748	676	656
Abschreibungen	2.022	1.796	2.011	1.786	11	10
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-126	-17	-145	-51	19	34
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-27	-49	-38	-47	11	-2
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-1.785	-1.892	-1.822	-1.946	37	54
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-485	-407	-214	-307	-271	-100
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	782	1.069	796	1.058	-14	11
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.517	-875	127	226	-1.644	-1.101
Vermietete Fahrzeuge	-1.667	-848	-69	3	-1.598	-851
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-346	-1.183	-654	-1.294	308	111
Gezahlte Ertragsteuern	-808	-1.662	-590	-150	-218	-1.512
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	39	336	2.722	3.026	-2.683	-2.690
Zugänge zu Sachanlagen	-2.352	-1.754	-2.344	-1.746	-8	-8
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-862	-764	-856	-755	-6	-9
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	100	80	97	77	3	3
Erwerb von Anteilsbesitz	-574	-94	-569	-94	-5	-
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	47	138	46	138	1	-
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-2.356	-1.915	-1.663	-1.778	-693	-137
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	2.137	2.383	2.026	2.298	111	85
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-55	-5	-59	-	4	-5
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-3.915	-1.931	-3.322	-1.860	-593	-71
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	9.054	2.844	5.477	-377	3.577	3.221
Dividendenzahlungen an Aktionäre der Daimler AG	-2.346	-1.971	-2.346	-1.971	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-358	-196	-357	-195	-1	-1
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	30	40	27	40	3	-
Erwerb eigener Aktien	-25	-28	-25	-28	-	-
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-	-16	-	-16	-	-
Interne Eigenkapitaltransaktionen	-	-	-41	947	41	-947
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	6.355	673	2.735	-1.600	3.620	2.273
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	39	-140	38	-120	1	-20
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.518	-1.062	2.173	-554	345	-508
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	9.576	10.903	8.908	9.535	668	1.368
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	12.094	9.841	11.081	8.981	1.013	860

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 »Zwischenberichterstattung« aufgestellt. Der Zwischenabschluss enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2011 verkürzten Berichtsumfang im Konzernanhang und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) für Zwischenberichterstattung, 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 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 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 2011 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die der Konzern in diesem Zwischenabschluss angewendet hat, entsprechen grundsätzlich denen, die im IFRS Konzernabschluss für das Jahr 2011 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 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 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 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Industriegeschäft bzw. Daimler Financial Services in Einklang mit IFRS darzustellen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services 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.

2. Wesentliche Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstiger Vermögenswerte und Schulden

MBtech Group. Daimler und die AKKA Technologies SA haben am 7. Dezember 2011 einen Vertrag zum Verkauf eines 65%-Anteils an der Tochtergesellschaft MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group) unterzeichnet. Die Transaktion wurde am 12. April 2012 abgeschlossen. In diesem Zusammenhang entstand im zweiten Quartal 2012 ein Mittelzufluss von 48 Mio. € und ein Ergebnis vor Steuern von 10 Mio. €; diese Beträge sind überwiegend dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Nach Abschluss der Transaktion wird die verbleibende Beteiligung an der MBtech Group nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

3. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

4.08

Umsatzerlöse

in Millionen €	Q2 2012	Q2 2011	Q1-2 2012	Q1-2 2011
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	25.570	23.402	49.417	45.092
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	2.425	2.133	4.722	4.365
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services	793	710	1.578	1.429
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	96	93	178	181
	28.884	26.338	55.895	51.067

4. Funktionskosten

Optimierungsprogramme Daimler Buses. Daimler Buses hat im ersten Quartal 2012 eine Neuausrichtung für Teile des Geschäftssystems beschlossen. Dabei werden Maßnahmen zur Effizienz- und Wachstumssteigerung definiert mit der Zielsetzung, die Marktanteile der Omnibusse in Westeuropa zu erhöhen, die Produktportfolios auf die geänderten Marktanforderungen anzupassen und einzelne Kostenpositionen zu senken. Infolge dessen soll unter anderem auch eine weitere Optimierung des Fertigungsverbundes erfolgen. Im März 2012 hat der Vorstand einen Abbau von bis zu zehn Prozent der Stammbeslegschaft der EvoBus GmbH und einiger Tochtergesellschaften in Westeuropa beschlossen. Dieser Personalabbau soll ausschließlich über sozialverträgliche Maßnahmen erfolgen. Darüber hinaus hat der Vorstand im zweiten Quartal 2012 entschieden, die Aktivitäten von Daimler Buses in Nordamerika neu auszurichten. Dabei hat Daimler Buses seine Vermögenswerte im Zusammenhang mit Setra an Motor Coach Industries International Inc. (MCI) verkauft. MCI übernimmt den exklusiven Vertrieb der Setra Reisebusse S 407 und S 417 im nordameri-

kanischen Markt. Im Gegenzug übernimmt Daimler Buses einen Minderheitsanteil von 10% an MCI. Aufgrund der rückläufigen Investitionen des öffentlichen Sektors in den städtischen Nahverkehr und der damit über die letzten Jahre kontinuierlich sinkenden Nachfrage nach Stadtbussen sowie der wenig optimistischen Zukunftsprognosen hat sich Daimler Buses entschlossen, die Produktion von Orion Bussen in den USA und Kanada einzustellen. Für bereits ausgelieferte Busse wird die Ersatzteil- und Service-Infrastruktur weiterhin sichergestellt. Mit der Neuordnung dieser Geschäftsaktivitäten ist ein Personalabbau von 1.035 Mitarbeitern in den USA und Kanada vorgesehen.

Aus den Maßnahmen ergaben sich im zweiten Quartal bzw. im ersten Halbjahr 2012 Aufwendungen von 46 bzw. 82 Mio. € sowie Zahlungsmittelzuflüsse von 10 Mio. € zum 30. Juni 2012.

Die Aufwendungen aus diesen Programmen betreffen zum überwiegenden Teil Personalmaßnahmen und sind in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten:

4.09

Aufwendungen und Erträge aus den Optimierungsprogrammen

In Millionen €	Q2 2012	Q2 2011	Q1-2 2012	Q1-2 2011
Umsatzkosten	-15	-	-42	-
Vertriebskosten	-9	-	-13	-
Allgemeine Verwaltungskosten	-6	-	-8	-
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-6	-	-9	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-10	-	-10	-
	-46	-	-82	-

Der Stand der gebildeten Rückstellung beläuft sich zum 30. Juni 2012 auf 59 Mio. €. Der Konzern erwartet im Jahresverlauf 2012 weitere Belastungen bei Daimler Buses von rund 65 Mio. €. Die Zahlungsmittelabflüsse zu diesen Programmen werden bis Ende 2017 erwartet.

Optimierungsprogramm Daimler Financial Services. Im Mai 2010 hat der Vorstand beschlossen, die Geschäftstätigkeiten der Daimler Financial Services AG und der Mercedes-Benz Bank AG bis zum Jahresende 2012 neu auszurichten. Hierdurch sollen unter anderem Strukturen verschlankt und Prozesse vereinfacht werden. Aus den Maßnahmen resultierten im zweiten Quartal bzw. im ersten Halbjahr 2012 Zahlungsmittelabflüsse in Höhe von 12 bzw. 19 (2011: 9 bzw. 10) Mio. €.

5. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen weisen folgende Zusammensetzung auf:

4.10

Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Millionen €	Q2 2012	Q2 2011	Q1-2 2012	Q1-2 2011
Zinserträge				
Erwartete Erträge aus Pensions- und sonstigen altersversorgungsbezogenen Fondsvermögen	148	161	296	315
Zinsen und ähnliche Erträge	42	61	129	117
	190	222	425	432
Zinsaufwendungen				
Aufwendungen aus der Aufzinsung der Verpflichtungen für Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen	-284	-255	-558	-501
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-132	-27	-244	-139
	-416	-282	-802	-640

6. Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

4.11

Immaterielle Vermögenswerte

in Millionen €	30. Juni 2012	31. Dez. 2011
Geschäftswerte	748	736
Entwicklungskosten	6.871	6.659
Übrige immaterielle Vermögenswerte	934	864
	8.553	8.259

7. Sachanlagen

Die Sachanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

4.12

Sachanlagen

in Millionen €	30. Juni 2012	31. Dez. 2011
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.900	6.894
Technische Anlagen und Maschinen	6.318	5.922
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.632	4.467
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.180	1.897
	20.030	19.180

8. Vermietete Gegenstände

Zum 30. Juni 2012 belief sich der Buchwert der vermieteten Gegenstände auf 24.657 (31. Dezember 2011: 22.811) Mio. €. Im ersten Halbjahr 2012 ergaben sich Zugänge von 6.652 (2011: 5.837) Mio. € und Abgänge von 3.402 (2011: 3.392) Mio. €. Die Abschreibungen für das erste Halbjahr 2012 betragen 1.788 (2011: 1.648) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

9. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Die folgende Übersicht zeigt Eckdaten zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen:

4.13

At-equity bewertete Finanzinvestitionen

in Millionen €	EADS	Engine Holding	Tognum	BBAC	Kamaz	Übrige ¹	Gesamt
30. Juni 2012							
Höhe des Anteils (in %)	22,5	50,0	-	50,0	15,0	-	-
At-equity-Buchwert	2.681	1.456	-	370	151	781	5.439
At-equity-Ergebnis (Q2 2012) ²	16	4	-	36	5	-25	36
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2012) ²	149	13	-	24	12	-64	134
31. Dezember 2011							
Höhe des Anteils (in %)	22,5	50,0	-	50,0	15,0	-	-
At-equity-Buchwert	2.475	1.255	-	339	139	453	4.661
At-equity-Ergebnis (Q2 2011) ²	-3	-	12	-7	-4	29	27
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2011) ²	71	-	10	20	-5	-12	84

1 Hierin sind auch Gemeinschaftsunternehmen berücksichtigt, die at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden.

2 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

Engine Holding. Im ersten Halbjahr 2012 wurde die vereinbarte Einbringung des Kolbenmotorengeschäfts unter der Marke Bergen durch Rolls-Royce in die Engine Holding vollzogen. In diesem Zusammenhang leistete Daimler eine Bareinlage von 200 Mio. € in die Kapitalrücklage der Engine Holding.

Übrige. Bei den übrigen Gesellschaften ist die Beteiligung an der Tesla Motors, Inc. (Tesla) enthalten. Der Anteil des Konzerns lag zum 31. Dezember 2011 bei 7,8%. Die Beteiligung wird über eine im Konzern zu 100% konsolidierte Zwischengesellschaft gehalten. Zum 31. Dezember 2011 waren der Konzern mit 60% und die Aabar Investments PJSC (Aabar) mit 40% an dieser Zwischengesellschaft beteiligt. Im Juni 2012 hat Aabar seine 40%-Beteiligung an der Zwischengesellschaft gegen Entnahme von 3,1% der Tesla-Aktien abgelöst. Der Anteil des Daimler-Konzerns an Tesla beträgt somit noch 4,7%.

Bei den übrigen Gesellschaften ist die Beteiligung an dem im Dezember 2011 gegründeten Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. enthalten. Im ersten Quartal 2012 wurde eine Kapitaleinlage von 51 Mio. € geleistet; im zweiten Quartal 2012 wurde die restliche Kapitaleinlage von 293 Mio. € vorgenommen. Siehe hierzu auch Anmerkung 18.

10. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

4.14

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Millionen €	30. Juni 2012			31. Dezember 2011		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen						
Endkunden	13.107	24.905	38.012	13.174	23.234	36.408
Händler	8.429	1.499	9.928	7.718	1.434	9.152
Übrige	127	630	757	115	838	953
Buchwert (brutto)	21.663	27.034	48.697	21.007	25.506	46.513
Wertberichtigungen	-453	-525	-978	-447	-499	-946
Buchwert (netto)	21.210	26.509	47.719	20.560	25.007	45.567

11. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

4.15

Vorräte

in Millionen €	30. Juni 2012	31. Dez. 2011
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.036	1.802
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.757	2.451
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	14.104	12.737
Geleistete Anzahlungen	65	91
	18.962	17.081

12. Eigenkapital

Belegschaftsaktienprogramme. Im ersten Halbjahr 2012 hat die Daimler AG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,5 Mio. Stück Daimler Aktien erworben und an Mitarbeiter ausgegeben.

Dividende. Die Hauptversammlung vom 4. April 2012 hat beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2011 der Daimler AG eine Dividende von 2.346 Mio. € (2,20 € pro Aktie) an die Aktionäre auszuschütten. Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 5. April 2012.

13. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionsaufwendungen. Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen für leistungsorientierte Pensionspläne sind in den Tabellen [7 4.16](#) und [7 4.17](#) dargestellt.

Geleistete Beiträge der Arbeitgeber an die Planvermögen.

Im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2012 betragen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 133 und 184 Mio. €.

4.16

Pensionsaufwendungen zweites Quartal

in Millionen €	Q2 2012			Q2 2011		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-96	-76	-20	-88	-71	-17
Zinsaufwand	-215	-184	-31	-210	-182	-28
Erwartete Erträge aus Planvermögen	146	118	28	156	130	26
Tilgung versicherungsmathematischer Verluste	-40	-34	-6	-23	-20	-3
Aufwendungen aus Plankürzungen und Planabgeltungen	-2	-	-2	-5	-	-5
	-207	-176	-31	-170	-143	-27

4.17

Pensionsaufwendungen erstes Halbjahr

in Millionen €	Q1-2 2012			Q1-2 2011		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-193	-151	-42	-175	-142	-33
Zinsaufwand	-431	-368	-63	-421	-365	-56
Erwartete Erträge aus Planvermögen	292	235	57	312	261	51
Tilgung versicherungsmathematischer Verluste	-80	-68	-12	-46	-39	-7
Aufwendungen aus Plankürzungen und Planabgeltungen	-2	-	-2	-5	-	-5
	-414	-352	-62	-335	-285	-50

14. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle 7 4.18 entnommen werden.

4.18

Rückstellungen für sonstige Risiken

in Millionen €	30. Juni 2012			31. Dezember 2011		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Produktgarantien	2.399	3.057	5.456	2.694	2.914	5.608
Personal- und Sozialbereich	1.087	1.541	2.628	1.679	1.431	3.110
Übrige	2.330	1.295	3.625	2.426	1.281	3.707
	5.816	5.893	11.709	6.799	5.626	12.425

15. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

4.19

Finanzierungsverbindlichkeiten

in Millionen €	30. Juni 2012			31. Dezember 2011		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Anleihen	4.535	27.770	32.305	5.594	20.725	26.319
Geldmarktpapiere	2.103	-	2.103	1.233	-	1.233
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	11.384	9.466	20.850	10.574	8.601	19.175
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	8.171	3.467	11.638	7.012	4.023	11.035
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	2.338	2.006	4.344	1.534	1.654	3.188
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	73	350	423	91	373	464
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	715	160	875	663	90	753
	29.319	43.219	72.538	26.701	35.466	62.167

16. Rechtliche Verfahren

Wie im Geschäftsbericht 2011 bereits berichtet, führten das DOJ und die Daimler AG Gespräche über eine mögliche Verlängerung der Laufzeit des Deferred Prosecution Agreement, um dessen Laufzeit an die Dauer des Mandats des Monitors stärker anzupassen und um der Daimler AG zusätzliche Zeit zu geben, die Nachhaltigkeit der Compliance Systeme zu verbessern. Auf Basis dieser Diskussionen und um die seit längerem mit Nachdruck verfolgte Beseitigung einiger zutage getretenen Schwächen abzuschließen, haben das DOJ, die Daimler AG und die Daimler North East Asia, Ltd. am 30. März 2012 einvernehmlich Verlängerungen der Laufzeiten des jeweiligen Deferred Prosecution Agreements bis zum 31. Dezember 2012 vereinbart.

17. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das zweite Quartal 2012 und 2011 wie folgt dar:

4.20

Segmentberichterstattung zweites Quartal

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Q2 2012								
Außenumsatzerlöse	14.945	7.559	2.278	1.011	3.091	28.884	-	28.884
Konzerninterne Umsatzerlöse	419	570	142	5	169	1.305	-1.305	-
Umsatzerlöse gesamt	15.364	8.129	2.420	1.016	3.260	30.189	-1.305	28.884
Segmentergebnis (EBIT)	1.314	524	197	-57	338	2.316	-73	2.243
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	18	11	-4	-	-6	19	17	36
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-51	-19	-7	-4	-	-81	-3	-84
Q2 2011								
Außenumsatzerlöse	14.239	6.079	2.112	1.161	2.747	26.338	-	26.338
Konzerninterne Umsatzerlöse	408	569	131	5	160	1.273	-1.273	-
Umsatzerlöse gesamt	14.647	6.648	2.243	1.166	2.907	27.611	-1.273	26.338
Segmentergebnis (EBIT)	1.566	486	206	61	340	2.659	-78	2.581
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-15	15	-2	-	5	3	24	27
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-32	-10	-4	-1	-1	-48	-6	-54

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Halbjahr 2012 und 2011 wie folgt dar:

4.21

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 2012								
Außenumsatzerlöse	29.345	14.467	4.291	1.733	6.059	55.895	-	55.895
Konzerninterne Umsatzerlöse	956	1.045	217	13	341	2.572	-2.572	-
Umsatzerlöse gesamt	30.301	15.512	4.508	1.746	6.400	58.467	-2.572	55.895
Segmentergebnis (EBIT)	2.566	907	365	-160	682	4.360	13	4.373
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-28	31	-7	-	-11	-15	149	134
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-159	-56	-23	-7	-2	-247	-17	-264
Q1-2 2011								
Außenumsatzerlöse	27.571	11.898	4.015	1.981	5.602	51.067	-	51.067
Konzerninterne Umsatzerlöse	936	992	205	16	339	2.488	-2.488	-
Umsatzerlöse gesamt	28.507	12.890	4.220	1.997	5.941	53.555	-2.488	51.067
Segmentergebnis (EBIT)	2.854	899	379	28	661	4.821	-209	4.612
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-27	16	-6	-	2	-15	99	84
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-51	-20	-8	-3	-2	-84	-4	-88

Überleitung. Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ergibt sich aus Tabelle [4.22](#).

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

Die sonstigen zentralen Posten beinhalten im ersten Halbjahr 2011 insbesondere Aufwendungen, die im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren stehen.

4.22

Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT)

In Millionen €	Q2 2012	Q2 2011	Q1-2 2012	Q1-2 2011
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	2.316	2.659	4.360	4.821
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	17	24	149	99
Sonstige zentrale Posten	-77	-93	-111	-283
Eliminierungen	-13	-9	-25	-25
Konzern-EBIT	2.243	2.581	4.373	4.612
Zinserträge	190	222	425	432
Zinsaufwendungen	-416	-282	-802	-640
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.017	2.521	3.996	4.404

¹ Beinhaltet im Wesentlichen das anteilige Ergebnis von EADS.

18. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Siehe hierzu auch Tabelle [4.23](#).

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte und empfangene Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die Engine Holding GmbH (Engine Holding) bzw. die Tognum AG (Tognum), die ein Tochterunternehmen der Engine Holding ist. Tognum bezieht Motoren, sonstige Teile und Dienstleistungen vom Konzern.

Im Zusammenhang mit seiner 45%-igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgegeben, die in Tabelle [4.23](#) nicht enthalten sind (110 Mio. € zum 30. Juni 2012 und 105 Mio. € zum 31. Dezember 2011).

Die Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen betreffen überwiegend die Geschäftsbeziehungen mit Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). BBAC produziert und vertreibt für den Konzern Mercedes-Benz Fahrzeuge in China.

Im Dezember 2011 wurde das Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA) von Daimler und dem chinesischen Lkw-Hersteller Beiqi Foton Motor Co., Ltd. gegründet. Daimler hat sich verpflichtet Kapital in das Gemeinschaftsunternehmen einzubringen und darüber hinaus die Produktion für einen Lkw-Motor bei BFDA aufzubauen. Im ersten Quartal 2012 wurde eine Kapitaleinlage von 51 Mio. € geleistet; im zweiten Quartal 2012 wurde die restliche Kapitaleinlage von 293 Mio. € vorgenommen.

Weitere wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen entfallen auf ein Gemeinschaftsunternehmen in Österreich, das Fahrzeuge und Ersatzteile des Konzerns vertreibt. Zudem bestehen größere Geschäftsbeziehungen mit dem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co. Ltd. (FBAC). FBAC produziert und vertreibt Vans der Marke Mercedes-Benz in China.

Für Informationen zu den Zuführungen zu den Pensionsplanvermögen siehe Anmerkung 13.

4.23

Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			
	Q2 2012	Q2 2011	Q1-2 2012	Q1-2 2011	Q2 2012	Q2 2011	Q1-2 2012	Q1-2 2011
Assoziierte Unternehmen	219	171	405	315	143	41	182	76
Gemeinschaftsunternehmen	724	698	1.416	1.303	69	89	137	196

in Millionen €	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	30. Juni 2012	31. Dezember 2011	30. Juni 2012	31. Dezember 2011
Assoziierte Unternehmen	220	239	39	46
Gemeinschaftsunternehmen	740	526	18	24

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 24. Juli 2012

Dieter Zetsche

Wolfgang Bernhard

Wilfried Porth

Bodo Uebber

Christine Hohmann-Dennhardt

Andreas Renschler

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 2012, 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 24. Juli 2012

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Becker
Wirtschaftsprüfer

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Adressen | Informationen

Investor Relations

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

Diesen Zwischenbericht sowie weitere interessante 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

Finanzkalender

Zwischenbericht Q2 2012

25. Juli 2012

Zwischenbericht Q3 2012

25. Oktober 2012

Jahrespressekonferenz und Telefonkonferenz für Analysten und Investoren

7. Februar 2013

Hauptversammlung 2013

Messe Berlin
10. April 2013

Zwischenbericht Q1 2013

24. April 2013

Zwischenbericht Q2 2013

24. Juli 2013

Zwischenbericht Q3 2013

24. Oktober 2013

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

