

DAIMLER

Zwischenbericht Q3 2012



Inhaltsverzeichnis

1 | Wichtige Kennzahlen (Seiten 4-5)

2 | Konzernzwischenlagebericht (Seiten 6-19)

- 6 Geschäftsentwicklung
- 9 Ertragslage
- 11 Finanzlage
- 13 Vermögenslage
- 14 Investitions- und Forschungstätigkeit
- 14 Mitarbeiter
- 15 Wichtige Ereignisse
- 15 Nachtragsbericht
- 15 Risikobericht
- 16 Ausblick

3 | Geschäftsfelder (Seiten 20-24)

- 20 Mercedes-Benz Cars
- 21 Daimler Trucks
- 22 Mercedes-Benz Vans
- 23 Daimler Buses
- 24 Daimler Financial Services

4 | Konzernzwischenabschluss (Seiten 25-41)

- 25 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 27 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 28 Konzernbilanz
- 29 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 30 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 31 Konzernanhang zum Zwischenabschluss

5 | Adressen | Informationen | Finanzkalender (Seite 43)

Titelbild:

Der neue Mercedes-Benz Antos (links im Bild) ist die erste Wahl für den schweren Verteilerverkehr und bietet den Kunden maßgeschneiderte Lösungen für ihre spezifischen Anforderungen. Machbar ist das durch die Synergien aus dem gemeinsamen Baukasten, den der Antos mit dem neuen Mercedes-Benz Actros teilt. Der neue Actros Euro VI (rechts im Bild) steht für Umweltbewusstsein und höchste Kraftstoffeffizienz für den Kunden. Der Euro-VI-Motor verbraucht rund 4,5 Prozent weniger als sein Vorgänger mit Euro V. Rund 30 Prozent der Käufer des neuen Actros entscheiden sich schon heute für Euro VI.

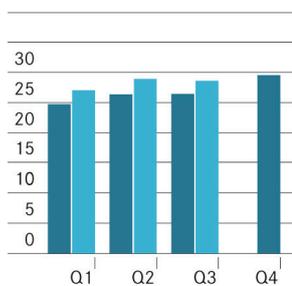
Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q3 2012	Q3 2011	Veränd. in %
Umsatz	28.572	26.407	+8 ¹
Westeuropa	9.427	9.608	-2
davon Deutschland	4.800	5.049	-5
NAFTA	8.205	6.313	+30
davon USA	7.066	5.242	+35
Asien	6.327	5.789	+9
davon China	2.290	2.789	-18
Übrige Märkte	4.613	4.697	-2
Beschäftigte (30.09.)	275.451	269.887	+2
Sachinvestitionen	1.021	1.023	-0
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.431	1.434	-0
davon aktivierte Entwicklungskosten	379	404	-6
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-209	-774	.
EBIT	1.921	1.968	-2
Konzernergebnis	1.205	1.360	-11
Ergebnis je Aktie (in €)	1,03	1,21	-15

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 3%.

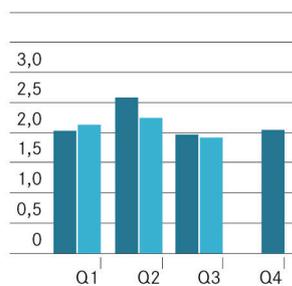
Umsatz

in Milliarden €



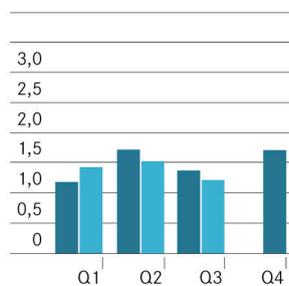
EBIT

in Milliarden €



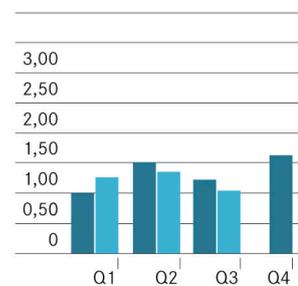
Konzernergebnis

in Milliarden €



Ergebnis je Aktie

in €



■ 2011
■ 2012

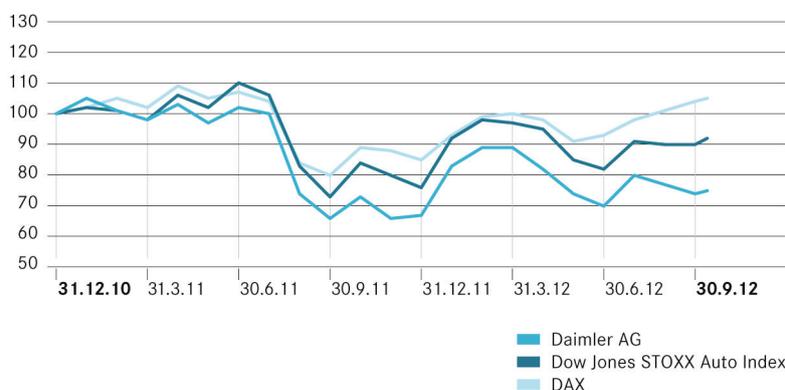
Q1-3

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Veränd. in %
Umsatz	84.467	77.474	+9 ¹
Westeuropa	29.016	29.002	+0
davon Deutschland	14.688	14.541	+1
NAFTA	23.308	18.451	+26
davon USA	19.790	15.339	+29
Asien	19.197	16.542	+16
davon China	8.367	8.449	-1
Übrige Märkte	12.946	13.479	-4
Beschäftigte (30.09.)	275.451	269.887	+2
Sachinvestitionen	3.373	2.777	+21
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	4.192	4.013	+4
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.066	1.086	-2
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-1.181	-161	.
EBIT	6.294	6.580	-4
Konzernergebnis	4.136	4.244	-3
Ergebnis je Aktie (in €)	3,63	3,71	-2

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 5%.

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Auch in den Sommermonaten blieb das globale makroökonomische Bild insgesamt getrübt. Ein hoher Grad an politischer und wirtschaftlicher Unsicherheit belastete die Situation an den Weltbörsen, wobei sowohl die Aussagen der Zentralbanken als auch die Wirtschaftsdaten die Märkte dominierten. Ende Juli sorgte die Ankündigung von EZB-Präsident Draghi zur Unterstützung des Euro jedoch für ein positiveres Aktienumfeld. Im September nahm die Zuversicht an den Aktienmärkten infolge eines neuen Programms zum Ankauf von Staatsanleihen durch die EZB sowie durch die Ankündigung eines neuen Ankaufprogramms für Wertpapiere seitens der US-Notenbank (QE3) weiter zu. In diesem Umfeld gewann die Daimler-Aktie in den ersten sechs Wochen des Quartals deutlich an Wert und erreichte am 21. August mit 42,17 € ihren Quartalshöchststand, bevor Befürchtungen über eine Abschwächung der Automobilmärkte im weiteren Verlauf zu Kursrückgängen führten. Insgesamt stieg die Daimler-Aktie im dritten Quartal 2012 um 7% auf 37,67 € und entwickelte sich damit leicht schwächer als der Dow Jones STOXX Auto Index (+9%) und der DAX (+12%). Im Jahresverlauf hat die Daimler-Aktie bis Ende September um 3,75 € an Wert gewonnen; darüber hinaus haben wir im April eine Dividende von 2,20 € je Aktie ausgeschüttet. Die Marktkapitalisierung lag zum Quartalsende bei 40,2 Mrd. €.

Konzernzwischenlagebericht

**Anstieg des Konzernabsatzes auf 528.600 Fahrzeuge
Umsatz mit 28,6 Mrd. € um 8% über Vorjahresniveau
Konzern-EBIT in Höhe von 1.921 (i. V. 1.968) Mio. €
Konzernergebnis von 1.205 (i. V. 1.360) Mio. €
Für Gesamtjahr 2012 Anstieg bei Absatz und Umsatz erwartet
Konzern-EBIT aus dem laufenden Geschäft von rund 8 Mrd. € erwartet**

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft mit stärkerem Gegenwind

Die **Weltwirtschaft** ist im dritten Quartal 2012 im Vergleich zum Vorquartal weiterhin gewachsen, aber die Zuwachsrate dürfte sich vermutlich nochmals abgeschwächt haben. Im Verlauf der Sommermonate haben sich wichtige globale Frühindikatoren merklich verschlechtert. Dies betrifft insbesondere das Verarbeitende Gewerbe. Bedenklich ist dabei, dass sich diese Eintrübung nicht nur auf die bereits in tiefer Rezession befindlichen europäischen Peripherieländer bezieht, sondern quer über Europa, Amerika und Asien zu beobachten ist. Zwar ist damit nicht automatisch eine Vielzahl von Ländern in eine rezessive Phase geraten, aber die konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft ist deutlich unsicherer geworden. Besonders kritisch dürfte die Entwicklung in der Europäischen Währungsunion gewesen sein. Hier ist nach dem Rückgang des realen Bruttoinlandsprodukts vom zweiten Quartal zu befürchten, dass die letzten drei Monate sogar eine Beschleunigung des Abschwungs mit sich gebracht haben. Selbst die bislang sehr widerstandsfähige deutsche Wirtschaft spürte im abgelauteten Quartal zunehmend die globale wirtschaftliche Abschwächung. Obwohl in Summe merklich günstiger als die Eurozone, blieb die wirtschaftliche Lage in den USA gerade mit Blick auf den Arbeitsmarkt eher unbefriedigend. In Japan wiederum mehren sich die Anzeichen, dass der durch die Wiederaufbaumaßnahmen erzeugte konjunkturelle Schwung spürbar nachgelassen hat. In der für die Weltwirtschaft so wichtigen Volksrepublik China waren die Sommermonate ebenfalls von einer Verlangsamung der Konjunktur geprägt. Aber auch in anderen großen Schwellenländern, sei es in Asien, Lateinamerika oder Osteuropa, war die wirtschaftliche Lage zuletzt eher angespannt. Als weitere globale Belastung stiegen die Rohölpreise nach ihrem zwischenzeitlichen Rückgang wieder merklich an. Angesichts der beschriebenen Konjunktüreintrübung reagierten wichtige Notenbanken mit deutlich expansiven Maßnahmen. Dies gilt vor allem für die chinesische Notenbank, die US-amerikanische Federal Reserve und die Europäische Zentralbank (EZB). Die eingeleiteten Maßnahmen sind zwar realwirtschaftlich noch nicht sichtbar, an den Aktienmärkten sorgten sie jedoch für etwas Belebung. Der Euro profitierte von der Ankündigung des neuen Ankaufprogramms der EZB und notierte zuletzt etwas stärker als zu Beginn des dritten Quartals.

Das Wachstum des weltweiten **Pkw-Markts** schwächte sich im dritten Quartal im Vergleich zum Vorquartal leicht ab, lag aber im Vorjahresvergleich immer noch im höheren einstelligen Prozentbereich. Allerdings war das Vorjahresniveau noch moderat von den Folgen der Katastrophe in Japan und deren Auswirkungen auf die weltweite Automobilproduktion belastet. Wichtigster Wachstumstreiber war weiterhin der US-amerikanische Markt, der trotz konjunktureller Eintrübung um rund 14% zulegen konnte. Einen erheblichen Beitrag zum weltweiten Zuwachs steuerte zudem der chinesische Markt bei, der sich mit einem Anstieg von knapp 10% auf einem soliden Wachstumspfad bewegte. Einen positiven Beitrag leistete auch der japanische Markt, der das Vorjahresniveau dank staatlicher Kaufanreize um 16% übertraf. Dieses Anreizprogramm endete allerdings im September, so dass der Markt seither erkennbar ins Minus rutschte. Der deutliche Abwärtstrend des westeuropäischen Pkw-Markts hielt aufgrund der andauernden Staatsschuldenkrise und der schwachen Konjunktorentwicklung auch im dritten Quartal an. Mit einem Rückgang von rund 9% gegenüber dem Vorjahresniveau fiel die Nachfrage in etwa auf den Stand des vierten Quartals 2008, als sich die weltweite Finanzkrise auf ihrem Höhepunkt befand. Von den sieben größten Einzelmärkten bewegte sich nur Großbritannien erkennbar über dem Niveau des Vorjahres. Die Pkw-Zulassungen in Deutschland lagen dagegen um 7% unter dem Vorjahreswert. Alle übrigen westeuropäischen Volumenmärkte verzeichneten deutlich zweistellige Nachfrageeinbußen. Auf dem russischen Markt setzte sich hingegen die stabile Erholung mit einem Zuwachs von mehr als 10% fort. Die Verkaufszahlen in Indien verloren weiter an Dynamik und bewegten sich knapp 5% über dem Vorjahresniveau.

Die Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** wies deutliche regionale Unterschiede auf. Das Wachstumstempo im nordamerikanischen Markt verlangsamte sich weiter, lag aber noch bei annähernd 10%. Die Nachfrage in Westeuropa stand weiterhin im Zeichen der Staatsschuldenkrise und der schwachen Wirtschaftsentwicklung und lag erneut erkennbar unter dem Vorjahresniveau. Der japanische Markt, der sich im zweiten Quartal noch mehr als verdoppelt hatte, verfehlte nun knapp den Vorjahreswert, nachdem die staatlichen Kaufzuschüsse im August ausgelaufen waren und der positive Effekt der Wiederaufbaumaßnahmen erkennbar nachließ. Die Einführung der Euro-V-Abgasnorm sowie die spürbare Konjunkturabschwächung belasteten weiterhin die Lkw-Nachfrage in Brasilien, sodass sich der Markt im dritten Quartal um mehr als 30% unter dem Vorjahresniveau bewegte. Der russische Markt legte dagegen nach letzter Einschätzung gegenüber dem Vorjahr weiter zu. In den großen asiatischen Schwellenländern Indien und China waren die Lkw-Verkäufe erneut deutlich rückläufig. Dabei verbuchte der chinesische Markt ein Minus von mehr als 20%, was aufgrund seines hohen Weltmarktanteils einen weiteren Rückgang der weltweiten Lkw-Nachfrage zur Folge hatte.

Absatz im dritten Quartal auf 528.600 Fahrzeuge gestiegen

Im dritten Quartal 2012 hat Daimler weltweit 528.600 Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 1% übertroffen.

Mercedes-Benz Cars hat auch im dritten Quartal eine neue Bestmarke beim Absatz erzielt. Insgesamt stiegen die Verkäufe der Sparte um 2% auf 345.400 Einheiten. Durch die große Beliebtheit der neuen Geländewagen stiegen die Verkäufe im SUV-Segment um 18% auf 68.100 Fahrzeuge. Die M-Klasse behauptete die Marktführerschaft in ihrer Vergleichsklasse. Auch die S-Klasse Limousine steht weiterhin erfolgreich an der Spitze ihres Marktsegments. Im C-Klasse Segment konnten wir den Absatz ebenfalls um 3% auf 109.100 Einheiten steigern. Lebenszyklusbedingt ging der Absatz im E-Klasse Segment auf 75.200 (i. V. 78.200) Fahrzeuge zurück. Die Markteinführung der neuen A-Klasse Mitte September verlief äußerst erfolgreich. Bis zum Quartalsende lagen bereits über 70.000 Bestellungen für das neue Modell vor. Der Absatz bei smart wuchs um 7% auf 23.000 Fahrzeuge. In den USA konnte die Pkw-Sparte den Absatz um 35% auf 74.200 (i. V. 55.100) Modelle steigern. Mercedes-Benz war damit im dritten Quartal erneut die Premiummarke Nr. 1 in den USA. Aufgrund des schwierigen Marktumfeldes sanken die Verkäufe von Mercedes-Benz Cars in Westeuropa auf 143.200 (i. V. 149.700) Einheiten.

Mit einer Steigerung von 3% auf 119.100 Einheiten übertraf **Daimler Trucks** seinen Absatz gegenüber dem Vorjahresquartal erneut. Dabei gab es in Asien mit einem Zuwachs um über 20% auf 42.700 Einheiten den stärksten Anstieg. Die Wiederaufbauaktivitäten nach dem Erdbeben in Japan, aber auch die Erschließung neuer Märkte trugen zu diesem Erfolg bei. In der NAFTA-Region konnten wir unseren Absatz um 7% auf 35.200 Fahrzeuge steigern. Zusätzlich zu dem allgemein hohen Ersatzinvestitionsbedarf waren unsere Marken besonders gefragt; in diesem wichtigen Markt sind wir erneut Marktführer im Gesamtsegment der Klassen 6-8. In Westeuropa verkaufte Daimler Trucks 14.200 (i. V. 16.000) Einheiten. Hintergrund ist hier die anhaltende Staatsschuldenkrise sowie die schwache Konjunktur und der damit verbundene Marktrückgang. Dennoch konnten wir beim Marktanteil zulegen und sind im mittleren bis schweren Segment weiterhin Marktführer. Ähnlich ist die Situation in der Türkei: trotz rückläufiger Absätze im Zusammenhang mit einem starken allgemeinen Marktrückgang haben wir unsere Marktführerschaft dort ausgebaut. Im expandierenden russischen Markt erzielten wir mit 2.000 Mercedes-Benz und Fuso Fahrzeugen eine Absatzsteigerung von über 75%. In Brasilien belasteten weiterhin die schwache Konjunktur sowie die Einführung einer strengeren Abgasstufe den Absatz.

Der Absatz von **Mercedes-Benz Vans** ist im dritten Quartal 2012 infolge des Marktrückgangs in Westeuropa auf 55.700 (i. V. 63.500) Transporter zurückgegangen. Auf dem europäischen Markt für mittelgroße und große Transporter hielt der Nachfragerückgang auch im dritten Quartal 2012 an. Auch Mercedes-Benz Vans konnte sich dieser allgemeinen Marktentwicklung nicht entziehen. Unser Absatz in Westeuropa lag mit 33.100 Einheiten deutlich unter dem Vorjahresniveau. Weiterhin positiv entwickelte sich die Nachfrage nach unseren Produkten in Osteuropa, hier setzten wir 5.800 (i. V. 5.500) Transporter ab. In Nordamerika bleibt der Sprinter nach wie vor auf der Erfolgsspur: Mercedes-Benz Vans verzeichnete dort einen weiteren Zuwachs (+8%) auf 6.900 Transporter. Durch die volle Verfügbarkeit der aktuellen Sprinter-Modellgeneration steigerten wir in Lateinamerika den Absatz um 19% auf 4.300 Einheiten.

Daimler Buses setzte im dritten Quartal 2012 weltweit 8.300 (i. V. 9.200) Busse und Fahrgestelle ab. Der Absatzrückgang ist wie bereits in den beiden Vorquartalen im Wesentlichen auf das schwächere Fahrgestellgeschäft in Lateinamerika zurückzuführen, während das Komplettbusgeschäft insgesamt auf Vorjahresniveau lag. In Westeuropa steigerte die Bus-Sparte den Absatz um 6% auf 1.600 Einheiten. Während sich die Erholung des Stadtbusgeschäfts weiter fortsetzte, waren die Absätze im Überland- und Reisebusgeschäft rückläufig. Aufgrund der erfreulichen Nachfrageentwicklung in Mexiko konnten wir das Volumen in der NAFTA-Region um 4% auf 1.000 Einheiten steigern. In Lateinamerika sank der Absatz infolge des Marktrückgangs in Brasilien, dem größten Markt der Region. In Brasilien war zu Beginn des Jahres 2012 die strengere Abgasnorm Euro V eingeführt worden. Daimler Buses setzte in Lateinamerika (ohne Mexiko) 4.800 (i. V. 5.600) Fahrgestelle der Marke Mercedes-Benz ab.

Bei **Daimler Financial Services** stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 16% auf 10,0 Mrd. €. Das Vertragsvolumen erreichte zum Ende des dritten Quartals 2012 77,5 Mrd. €. Gegenüber dem Jahresende 2011 stieg das Vertragsvolumen um 8%. Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 7%.

Der **Umsatz** von Daimler lag im dritten Quartal bei 28,6 Mrd. € und damit um 8% über dem Vorjahreswert. Bereinigt um Wechselkursveränderungen betrug der Umsatzanstieg 3%.

Besonders erfreulich war die Umsatzentwicklung in der NAFTA mit einem Anstieg um 30% auf 8,2 Mrd. € und in Asien mit einem Anstieg um 9% auf 6,3 Mrd. €. In Westeuropa ging der Konzernumsatz angesichts der angespannten konjunkturellen Situation um 2% auf 9,4 Mrd. € zurück.

Der größte Umsatzanteil entfiel mit 15,2 Mrd. € auf Mercedes-Benz Cars; das sind 10% mehr als im Vorjahresquartal. Daimler Trucks verbuchte mit 8,1 Mrd. € einen Umsatzanstieg um 6%. Mercedes-Benz Vans lag mit 2,1 Mrd. € um 6% unter Vorjahr, und auch Daimler Buses blieb insbesondere aufgrund der Nachfrageschwäche in Lateinamerika mit 1,0 Mrd. € um 9% unter dem Vergleichswert des Vorjahres.

2.01

Umsatz nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q3 2012	Q3 2011	Veränd. in %
Daimler-Konzern	28.572	26.407	+8
Mercedes-Benz Cars	15.238	13.826	+10
Daimler Trucks	8.095	7.619	+6
Mercedes-Benz Vans	2.084	2.222	-6
Daimler Buses	951	1.041	-9
Daimler Financial Services	3.524	3.006	+17

2.02

Absatz nach Geschäftsfeldern

	Q3 2012	Q3 2011	Veränd. in %
Daimler-Konzern	528.559	525.517	+1
Mercedes-Benz Cars	345.418	337.163	+2
Daimler Trucks	119.142	115.634	+3
Mercedes-Benz Vans	55.742	63.518	-12
Daimler Buses	8.257	9.202	-10

Ertragslage

Der **Daimler-Konzern** weist für das dritte Quartal 2012 ein EBIT von 1.921 (i. V. 1.968) Mio. € aus. ↗ **2.03**

Die Ergebnisentwicklung war trotz teilweise schwierigerer Marktbedingungen durch weitere Absatzsteigerungen bei Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks geprägt. Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses verzeichneten einen Absatzzrückgang. Des Weiteren haben sich höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Erweiterung des Produktportfolios bei Mercedes-Benz Cars und der aktuellen Produktoffensive bei Daimler Trucks im Konzern-EBIT ausgewirkt. Daimler Financial Services konnte aufgrund des Anstiegs der Risikokosten das Niveau des Vorjahres nicht ganz erreichen. Wechselkurseffekte trugen positiv zum Ergebnis bei.

Weiterhin waren höhere Aufwendungen aus der Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen sowie Effekte aufgrund gesunkener Abzinsungsfaktoren im EBIT enthalten (Q3 2012: 194 Mio. €; Q3 2011: 41 Mio. €).

Als Folge der im ersten Quartal 2012 beschlossenen Neuausrichtung des europäischen und nordamerikanischen Geschäftssystems von Daimler Buses ergaben sich im dritten Quartal 2012 Aufwendungen in Höhe von 16 Mio. €.

Das Konzern-EBIT des Vorjahres beinhaltet Aufwendungen aus der Abwertung der Beteiligungsbuchwerte an Renault und Kamaz in Höhe von 110 Mio. € und 23 Mio. €.

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

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** konnte im dritten Quartal in einem deutlich schwieriger gewordenen wirtschaftlichen Umfeld ein EBIT von 975 (i. V. 1.108) Mio. € erreichen. Die Umsatzrendite belief sich auf 6,4% (i. V. 8,0%). ↗ **2.03**

Das weitere Absatzwachstum, vor allem in den USA, hat das Ergebnis positiv beeinflusst. Insbesondere bei den SUVs erzielten wir hohe Zuwachsraten. Ergebniszuwächse erzielten wir auch durch eine höhere Preisdurchsetzung. Zudem trugen positive Wechselkurseffekte zum Ergebnis bei. Ergebnisbelastungen entstanden durch Produktattraktivierungen. Darüber hinaus wirkten Aufwendungen unter anderem im Zusammenhang mit Kapazitätserweiterungen sowie höhere Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge. Des Weiteren führten die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen und Zinsänderungseffekte zu höheren Aufwendungen.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** erwirtschaftete im dritten Quartal 2012 ein operatives Ergebnis von 507 (i. V. 555) Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 6,3% gegenüber 7,3% im Vorjahr. ↗ **2.03**

Daimler Trucks verzeichnete auch im dritten Quartal eine gute Absatz- und Umsatzentwicklung in der NAFTA-Region und in Asien. Zusätzlich trugen geringere Garantieforderungen und Wechselkurseffekte positiv zum Ergebnis bei. Dagegen belastete die weiterhin rückläufige Nachfrage in Brasilien und Westeuropa das Ergebnis; diese stand im Zusammenhang mit einer schwächeren konjunkturellen Entwicklung und in Brasilien zusätzlich mit der Einführung einer neuen Abgasstufe. Darüber hinaus enthielt das EBIT des Geschäftsfelds auch im dritten Quartal Aufwendungen aus der aktuellen Produktoffensive. Weitere Aufwendungen entstanden durch die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen und durch Effekte aus Zinssatzänderungen. Das Ergebnis des Vorjahres enthielt Belastungen aus der Abwertung des Beteiligungsbuchwerts an Kamaz.

2.03

EBIT nach Segmenten

in Millionen €	Q3 2012	Q3 2011	Veränd. in %	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	975	1.108	-12	3.541	3.962	-11
Daimler Trucks	507	555	-9	1.414	1.454	-3
Mercedes-Benz Vans	75	200	-63	440	579	-24
Daimler Buses	-45	25	.	-205	53	.
Daimler Financial Services	322	337	-4	1.004	998	+1
Überleitung	87	-257	.	100	-466	.
Daimler-Konzern	1.921	1.968	-2	6.294	6.580	-4

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im dritten Quartal 2012 ein operatives Ergebnis von 75 (i. V. 200) Mio. €. Die Umsatzrendite verringerte sich auf 3,6% gegenüber 9,0% im Vorjahr. ↗ **2.03**

Das Ergebnis war vor allem durch einen marktbedingten Absatzrückgang insbesondere in Westeuropa belastet. Zusätzlich fielen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Markteinführung des Citan an. Gegenläufig wirkten sich positive Wechselkurseffekte auf das Ergebnis aus.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Buses** lag im dritten Quartal bei -45 Mio. € und damit unter dem Vorjahreswert von 25 Mio. €. Die Umsatzrendite reduzierte sich entsprechend von 2,4% im Vorjahr auf -4,7% in der Berichtsperiode. ↗ **2.03**

Der Ergebnisrückgang ist, wie bereits in den beiden Vorquartalen, im Wesentlichen auf den rückläufigen Absatz von Fahrzeugen aufgrund der schwierigen Geschäftssituation in Lateinamerika zurückzuführen. Darüber hinaus haben sich Aufwendungen in Höhe von 16 Mio. € für die Neuausrichtung des europäischen und des nordamerikanischen Geschäftssystems sowie negative Wechselkurseffekte im Ergebnis des Geschäftsfeldes ausgewirkt. Gegenläufig hat sich die Kostenposition verbessert.

Daimler Financial Services konnte im dritten Quartal 2012 mit einem Ergebnis von 322 Mio. € das Niveau des Vorjahresquartals nicht ganz erreichen (i. V. 337 Mio. €). ↗ **2.03**

Maßgeblich für diese Ergebnisentwicklung waren eine Normalisierung der Risikokosten, die im Vorjahr noch außergewöhnlich niedrig waren, sowie ein geringeres Zinsergebnis. Demgegenüber trugen ein höheres Vertragsvolumen sowie Wechselkurseffekte positiv zum Ergebnis bei.

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 dritten Quartal 104 (i. V. 15) Mio. €.

Aus zentral verantworteten Sachverhalten ergaben sich Aufwendungen in Höhe von 7 (i. V. Aufwand von 250) Mio. €; die Aufwendungen des Vorjahres waren im Wesentlichen durch die Abwertung des Beteiligungsbuchwerts an Renault bedingt. Zusätzlich beinhaltet die Überleitung Aufwendungen von 10 (i. V. Aufwendungen von 22) Mio. € infolge der Eliminierung konzerninterner Transaktionen.

Das **Zinsergebnis** lag im dritten Quartal bei -282 (i. V. +7) Mio. €. Der Rückgang ist im Wesentlichen dadurch bedingt, dass im Vorjahr positive Effekte aus Zinssicherungsinstrumenten enthalten waren. Darüber hinaus führten sowohl höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen als auch ein Anstieg der sonstigen Zinsaufwendungen zu einem Rückgang des Zinsergebnisses.

Die im dritten Quartal 2012 ausgewiesenen **Ertragsteuern** in Höhe von 434 Mio. € verminderten sich unter anderem aufgrund des niedrigeren Vorsteuergewinns. Zudem wirkten in 2012 Steuererträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern, während in 2011 Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern zu bilden waren.

Das **Konzernergebnis** erreichte 1.205 (i. V. 1.360) Mio. €. Im dritten Quartal 2012 entfiel auf **Minderheitsanteile** ein Gewinn von 102 (i. V. 74) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 1.103 (i. V. 1.286) Mio. €; dies führte zu einem **Ergebnis je Aktie** von 1,03 (i. V. 1,21) €.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl an ausstehenden Aktien von 1.067,3 (i. V. 1.066,3) Mio. Stück zugrunde gelegt.

2.04

Sonderfaktoren im EBIT

Werte in Millionen €	Q3 2012	Q3 2011	Q1-3 2012	Q1-3 2011
Daimler Trucks				
Abwertung der Beteiligung an Kamaz	-	-23	-	-23
Naturkatastrophe in Japan	-	-9	-	-47
Daimler Buses				
Neuausrichtung Geschäftssystem	-16	-	-98	-
Daimler Financial Services				
Naturkatastrophe in Japan	-	-	-	-29
Überleitung				
Abwertung der Beteiligung an Renault	-	-110	-	-110

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** ↗ 2.05 war mit -0,4 Mrd. € unter dem Niveau der ersten neun Monate 2011. Belastende Einflüsse ergaben sich aus dem niedrigeren Konzernergebnis vor Steuern und dem höheren Neugeschäft aus der Leasing- und Absatzfinanzierung. Die positive Wirkung aus dem verringerten Vorratsaufbau sowie dem niedrigeren Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden überkompensiert durch den verringerten Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Positive Effekte resultierten aus den niedrigeren Zahlungen für Ertragsteuern (1,2 Mrd. €; i. V. 2,0 Mrd. €); der Vergleichszeitraum war dabei wesentlich durch Nachzahlungen für frühere Jahre in Nordamerika beeinflusst. Weiterhin zeigten die deutlich niedrigeren Zuwendungen an den Pensionsfonds (0,2 Mrd. €; i. V. 1,8 Mrd. €) eine positive Wirkung.

2.05

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

in Millionen €	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	9.576	10.903	-1.327
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-415	417	-832
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.934	-4.411	-2.523
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	10.109	2.957	+7.152
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-57	-39	-18
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	12.279	9.827	+2.452

2.06

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.112	4.389	-277
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.301	-4.179	-2.122
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	1.162	-324	+1.486
Übrige Anpassungen	-154	-47	-107
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-1.181	-161	-1.020

2.07

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	30.09.2012	31.12.2011	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.057	8.908	+2.149
Verzinsliche Wertpapiere	2.305	1.171	+1.134
Liquidität	13.362	10.079	+3.283
Finanzierungsverbindlichkeiten	-5.749	2.275	-8.024
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	594	-373	+967
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-5.155	1.902	-7.057
Netto-Liquidität	8.207	11.981	-3.774

2.08

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	30.09.2012	31.12.2011	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.279	9.576	+2.703
Verzinsliche Wertpapiere	4.023	2.281	+1.742
Liquidität	16.302	11.857	+4.445
Finanzierungsverbindlichkeiten	-76.188	-62.167	-14.021
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	597	-369	+966
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-75.591	-62.536	-13.055
Netto-Verschuldung	-59.289	-50.679	-8.610

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ↗ 2.05 ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 6,9 (i. V. 4,4) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte aus den gestiegenen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte. Zudem ergaben sich aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren insgesamt deutlich höhere Mittelabflüsse (netto). Die in den ersten neun Monaten durchgeführten Käufe und Verkäufe von Unternehmensanteilen lagen unter dem Niveau der Vergleichsperiode. In den ersten neun Monaten 2012 wurden Kapitaleinzahlungen in die Engine Holding und das Joint Venture von Daimler Trucks in China durchgeführt und Anteile an der MBtech Group verkauft.

Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ↗ 2.05 resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 10,1 (i. V. 3,0) 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 2,7 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, wurde um 4,4 Mrd. € auf 16,3 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 Zugänge an Sachanlagen, die dem Konzern aufgrund der Ausgestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge als wirtschaftlichem Eigentümer zuzuordnen sind. Weiterhin werden Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler herausgerechnet. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Erwerbe von Minderheitsanteilen an Tochtergesellschaften hinzugerechnet.

Der Free Cash Flow belief sich in den ersten neun Monaten 2012 auf -1,2 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 2,0 Mrd. € gegenüber. Positive Effekte ergaben sich aus dem Verkauf von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von Gesellschaften des Industriegeschäfts an Daimler Financial Services. 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. 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 3,8 Mrd. € auf 8,2 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 8,6 Mrd. € erhöht. Dieser Anstieg resultierte 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 164,0 Mrd. € (31. Dezember 2011: 148,1 Mrd. €). Der währungsbereinigte Anstieg beläuft sich auf 15,6 Mrd. €. Von der Bilanzsumme entfallen 83,2 (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, der Liquidität (Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und verzinsliche Wertpapiere) sowie den Vorräten zurückzuführen. Diesem Anstieg stehen auf der Passivseite insbesondere höhere Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 43% über dem Niveau des Vorjahres (41%). Der Anteil der kurzfristigen Schulden liegt bei 36% (31. Dezember 2011: 37%) der Bilanzsumme. ↗ 2.09

2.09

Verkürzte Konzernbilanz

in Millionen €	30.09.2012	31.12.2011	Veränderung in %
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	8.724	8.259	+6
Sachanlagen	20.210	19.180	+5
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	73.557	68.378	+8
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	5.120	4.661	+10
Vorräte	19.687	17.081	+15
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.612	7.849	+10
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.279	9.576	+28
Verzinsliche Wertpapiere	4.023	2.281	+76
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5.688	4.964	+15
Sonstige Vermögenswerte	6.055	5.903	+3
Summe Aktiva	163.955	148.132	+11
Passiva			
Eigenkapital	42.769	41.337	+3
Rückstellungen	18.447	19.137	-4
Finanzierungsverbindlichkeiten	76.188	62.167	+23
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.364	9.515	+9
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.777	9.693	-9
Sonstige Schulden	7.410	6.283	+18
Summe Passiva	163.955	148.132	+11

Der Anstieg der **Immateriellen Vermögenswerte** um 0,5 Mrd. € auf 8,7 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 20,2 Mrd. € (31. Dezember 2011: 19,2 Mrd. €). Die Investitionen in den ersten neun Monaten 2012 von insgesamt 3,4 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 73,6 Mrd. € (31. Dezember 2011: 68,4 Mrd. €) an. Der wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 4,9 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 5,1 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 2,6 Mrd. € auf 19,7 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 0,8 Mrd. € auf 8,6 Mrd. € erhöht. Der Anstieg steht im Zusammenhang mit dem hohen Absatz in den ersten neun Monaten des Jahres 2012.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** stiegen gegenüber dem Jahresende 2011 um 2,7 Mrd. € auf 12,3 Mrd. € an.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2011 von 2,3 Mrd. € auf 4,0 Mrd. € erhöht. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die auf einem aktiven Markt gehandelt werden.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** stiegen um 0,7 Mrd. € auf 5,7 Mrd. € an. Sie bestehen vor allem aus Beteiligungen, derivativen Finanzinstrumenten sowie Krediten und sonstigen Forderungen an Dritte. Die Veränderung war hauptsächlich auf die derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** in Höhe von 6,1 (31. Dezember 2011: 5,9) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2011 um 1,4 Mrd. € auf 42,8 Mrd. €. Dem positiven Konzernergebnis in Höhe von 4,1 Mrd. € stand die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2011 in Höhe von 2,3 Mrd. € gegenüber.

Die **Eigenkapitalquote** lag bei 26,1% (31. Dezember 2011: 26,3%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 45,2% (31. Dezember 2011: 46,4%). Die Eigenkapitalquoten zum 31. Dezember 2011 sind um die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2011 bereinigt.

Der Anteil der **Rückstellungen** an der Bilanzsumme beträgt 11% (31. Dezember 2011: 13%). Sie lagen mit 18,4 Mrd. € unter dem Niveau zum 31. Dezember 2011 (19,1 Mrd. €). Der Rückgang entfiel insbesondere auf die Verpflichtungen aus Produktgarantien, aus dem Personal- und Sozialbereich sowie die Verpflichtungen aus Ertragsteuern. Die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen sind gegenüber dem Jahresende 2011 um 0,5 Mrd. € angestiegen.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** stiegen um 14,0 Mrd. € auf 76,2 Mrd. € an. Der wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 13,9 Mrd. € resultierte im Wesentlichen aus den Anleihen, den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und aus ABS-Transaktionen. Die Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen überwiegend auf das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich unter anderem aufgrund der hohen Produktion um 0,8 Mrd. € auf 10,4 Mrd. € erhöht.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** gingen auf 8,8 (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 Veränderung war hauptsächlich auf die derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

Die **Sonstigen Schulden** in Höhe von 7,4 Mrd. € (31. Dezember 2011: 6,3) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten. Der Anstieg betraf die latenten Steuern und Rechnungsabgrenzungsposten.

Investitions- und Forschungstätigkeit

Der Daimler-Konzern hat im dritten Quartal 1,0 (i. V. 1,0) Mrd. € in Sachanlagen investiert. Der größte Anteil entfiel dabei mit 0,7 (i. V. 0,6) Mrd. € auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen lag bei der Produktionsvorbereitung neuer Modelle und dem Ausbau unserer Werke, unter anderem des ungarischen Pkw-Werks in Kecskemet und des neuen Lkw-Werks in Indien. Darüber hinaus haben wir die Vertriebsorganisation erweitert und modernisiert.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Daimler-Konzerns beliefen sich im dritten Quartal 2012 auf 1,4 (i. V. 1,4) Mrd. €; davon wurden 0,4 (i. V. 0,4) Mrd. € aktiviert. Rund zwei Drittel der Forschungs- und Entwicklungsleistungen wurden im Segment Mercedes-Benz Cars erbracht. Diese stehen in erster Linie im Zusammenhang mit den Vorleistungen für die Erneuerung bestehender und die Entwicklung neuer Modelle sowie die Weiterentwicklung von Antriebs- und Sicherheitstechnologien.

Mitarbeiter

Zum Ende des dritten Quartals 2012 waren bei Daimler weltweit 275.451 (i. V. 269.887) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 166.888 (i. V. 167.948) in Deutschland tätig; 21.930 (i. V. 20.470) waren es in den USA, 14.709 (i. V. 14.478) in Brasilien und 11.337 (i. V. 11.599) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren Ende September 2012 2.648 (i. V. 2.003) Beschäftigte tätig.

Wichtige Ereignisse

Foton-Daimler-Joint-Venture:

Erster gemeinsamer Lkw rollt vom Band

Im Juli rollte der erste gemeinsam produzierte Lkw des Joint Ventures zwischen der Daimler AG und dem chinesischen Lkw-Hersteller Foton mit Sitz in Peking-Huairou vom Band. Künftig werden alle Lkw der Marke Auman von der gemeinsamen Unternehmung, Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), produziert.

Daimler erweitert Produktionskapazitäten für die Mercedes-Benz A-Klasse

Aufgrund der sehr positiven Resonanz auf die neue Mercedes-Benz A-Klasse wird die Daimler AG die Produktionskapazitäten für die Baureihe erweitern. Das Unternehmen hat dazu eine Vereinbarung mit dem finnischen Zulieferer Valmet Automotive abgeschlossen, nach der Valmet von 2013 bis 2016 mehr als 100.000 Einheiten fertigen wird.

Grundsteinlegung für Mercedes-Benz Kompaktwagenproduktion in China

Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), das chinesische Pkw-Gemeinschaftsunternehmen der Daimler AG und ihres chinesischen Partners Beijing Automotive Group (BAIC), feierte im September einen wichtigen Meilenstein. Im Beisein von Vertretern beider Partner sowie zahlreicher Gäste aus Politik und Verwaltung wurde am BBAC-Standort Peking der Grundstein für einen neuen Werksteil gelegt, in dem ab 2014 Fahrzeuge der neuen Mercedes-Benz Kompaktwagengeneration vom Band laufen sollen.

Daimler und Renault-Nissan erweitern Kooperation

Im Rahmen ihrer Kooperation arbeiten Daimler und Renault-Nissan an zwei weiteren Projekten, um die Entwicklung kraftstoffsparender Antriebe voranzutreiben. In einem neuen Motorenprojekt werden Renault und Daimler gemeinsam eine 4-Zylinder-Benzinmotoren-Familie entwickeln. Die Turbomotoren mit Direkteinspritzung werden modernste Technologie in kompakter Form bieten. Ziel sind ein deutlich verbesserter Kraftstoffverbrauch und noch geringere Emissionen. Die Unternehmen gehen davon aus, die neuen Motoren gemeinsam zu fertigen. Ab 2016 sollen sie in Fahrzeugen von Daimler und Renault-Nissan zum Einsatz kommen. Im Rahmen eines neuen Getriebeprojekts gewährt Daimler Nissan eine Lizenz zur Fertigung von Automatikgetrieben mit neuester Technologie für Nissan und Infiniti Fahrzeuge ab 2016.

Nachtragsbericht

Nach Ablauf des dritten Quartals 2012 sind keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für Daimler von wesentlicher Bedeutung sind. Der Geschäftsverlauf in den ersten Wochen des vierten Quartals 2012 bestätigt die im Kapitel »Ausblick« getroffenen Aussagen.

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 vierten Quartals 2012 sind die konjunkturellen Risiken weiterhin beträchtlich. Insbesondere in der Europäischen Währungsunion besteht immer noch das Risiko einer erneuten Eskalation der Staatsschuldenkrise. Zwar hat sich die Gefahr eines Auseinanderbrechens der Eurozone durch die jüngsten Beschlüsse der Europäischen Zentralbank deutlich verringert. Allerdings ist die Lage nicht nur in Griechenland ausgesprochen angespannt. Auch die beiden großen Volkswirtschaften Spanien und Italien werden von den Finanzmärkten aufgrund ihrer großen Haushaltsprobleme, dem zumindest in Spanien stark angeschlagenen Bankensektor und den umfangreichen strukturellen Herausforderungen kritisch beobachtet. Im Falle einer erneuten Verschärfung der Krise wäre mit neuerlichen Turbulenzen an den Finanzmärkten und erheblichen Konsequenzen für die Konjunktur in der Eurozone zu rechnen. Die großen Schwankungen bei den Rohölpreisen zeigen, dass die geopolitischen Spannungen im Nahen und Mittleren Osten keineswegs abgenommen haben. Eine Verschärfung der dortigen Lage könnte jederzeit einen Ölpreisschock auslösen und die weltweite Konjunkturentwicklung erheblich belasten. Angesichts der enttäuschenden Beschäftigungsentwicklung, dem wenig erfreulichen Geschäftsklima und der drohenden Bremswirkung seitens der Fiskalpolitik zum kommenden Jahreswechsel haben sich die Risiken für die weitere Entwicklung der US-amerikanischen Wirtschaft zuletzt eher wieder erhöht. Ein großes Risiko für die Weltwirtschaft bestünde, wenn die geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen nicht ausreichen, um die konjunkturelle Entwicklung in China im gewünschten Maße zu stabilisieren. Ebenfalls weitgehend unverändert ist das Risiko für die japanische Wirtschaft einzuschätzen, das von der anhaltenden Überbewertung des japanischen Yen ausgeht. Hier kam zuletzt erschwerend hinzu, dass die bisherige konjunkturelle Stimulation durch die Wiederaufbaumaßnahmen abnimmt. Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, sind uns nicht bekannt.

Ausblick

Die ökonomische Großwetterlage ist zu Beginn des vierten Quartals von großer Unsicherheit geprägt. In Summe gehen allerdings die meisten Analysten davon aus, dass die **Weltwirtschaft** momentan ihren Tiefpunkt durchläuft und sich danach ohne allzu viel Schwung eher seitwärts bewegt. Entscheidend wird jedoch sein, wie sich die wirtschaftliche Lage in der Europäischen Währungsunion entwickelt. Der jüngste Beschluss der Europäischen Zentralbank (EZB), notfalls stützend in den Markt einzugreifen und damit einen unangemessenen Anstieg der Refinanzierungskosten zu verhindern, hat aus Kapitalmarktsicht das Risiko eines Auseinanderbrechens der Eurozone merklich verringert. Allerdings kann diese Maßnahme die eigentliche Problematik der Staatsschuldenkrise nicht beheben. Es liegt nun an den betroffenen Ländern, die gewonnene Zeit für Strukturreformen zu nutzen und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Gegenwärtig zeigen die Frühindikatoren noch nicht an, ob sich die europäische Wirtschaft tatsächlich stabilisiert hat. Es könnte aber durchaus sein, dass im vierten Quartal ein weiterer Rückgang des Bruttoinlandsprodukts vermieden werden kann. Aber selbst dann wird sich für die Eurozone im Gesamtjahr 2012 ein Rückgang von rund einem halben Prozentpunkt ergeben. In den USA dürfte die neue Runde der expansiven Geldpolitik (»quantitative easing QE3«) realwirtschaftlich zunächst nur relativ wenig bewirken. Momentan überwiegt die Sorge um die zur Jahreswende drohende »Fiskalklippe«, weil Ende 2012 fiskalpolitische Impulse auslaufen und gleichzeitig zum Jahresbeginn 2013 automatische Konsolidierungsmaßnahmen in Kraft treten. Beides zusammen könnte eine erhebliche Bremswirkung entfalten. Unvorhersehbar ist zudem, wie der Ausgang der Präsidentschaftswahlen die Stimmungslage von Investoren und Konsumenten beeinflussen wird. Insgesamt ist aber davon auszugehen, dass die US-amerikanische Wirtschaft auch im Jahresschlussquartal leicht zulegen wird, womit 2012 ein Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von gut 2% erreichbar wäre. In China sollte sich aufgrund der deutlichen geldpolitischen Anreize sowie der neu aufgesetzten Infrastrukturprogramme die konjunkturelle Verlangsamung nicht mehr fortsetzen, sodass als Jahresergebnis ein BIP-Wachstum von etwas mehr als 7,5% möglich wird. Ein ähnliches Konjunkturmuster mit einer sich stabilisierenden Wirtschaft ist für die meisten großen Schwellenländer, insbesondere in Lateinamerika und Osteuropa, für das letzte Quartal des Jahres zu erwarten. Insgesamt könnten die Schwellenländer im Gesamtjahr 2012 einen Zuwachs von knapp 5% erzielen, was merklich über dem Wachstumstempo der Industrieländer von 1,0-1,5% liegen würde. Für die Weltwirtschaft bedeutet dieser Ausblick in Summe einen gesamtwirtschaftlichen Zuwachs von rund 2,5%. Die Risiken für einen ungünstigeren Verlauf bleiben dabei weiterhin insbesondere in den Industrieländern beträchtlich, aber auch die geopolitische Lage im Nahen und Mittleren Osten mit den damit verbundenen Risiken für den Rohölpreis bleibt angespannt.

Der Anstieg der globalen **Pkw-Nachfrage** dürfte sich zum Jahresende hin weiter verlangsamen. Dank der robusten Entwicklung im bisherigen Jahresverlauf ist für das Gesamtjahr von einem Zuwachs der weltweiten Pkw-Zulassungen in der Größenordnung von 4-5% auszugehen. Wichtigster Wachstumstreiber ist dabei der US-amerikanische Markt, der trotz der weiterhin gedämpften Konjunkturaussichten um mehr als 10% zulegen sollte. Voraussichtlich wird das Verkaufsvolumen mit über 14 Millionen Einheiten das höchste Niveau seit fünf Jahren erreichen. Einen weiteren wesentlichen Beitrag zum weltweiten Wachstum wird erneut China leisten, auch wenn dort der Nachfrageanstieg etwas geringer ausfallen dürfte als im Vorjahr. Positiv auf den Weltmarkt wird sich auch der deutlich zweistellige Marktzuwachs in Japan auswirken, der allerdings überwiegend durch Nachholeffekte und staatliche Kaufzuschüsse geprägt ist. Letztere endeten im September, sodass im vierten Quartal mit einer deutlichen Abschwächung der Nachfrage zu rechnen ist. Von einem deutlichen Marktrückgang in diesem Jahr ist aufgrund der anhaltenden Staatsschuldenkrise und der damit verbundenen Konjunkturschwäche in Westeuropa auszugehen. Aller Voraussicht nach wird das Verkaufsvolumen vor allem durch drastische Rückgänge in Südeuropa auf den niedrigsten Stand seit fast 20 Jahren fallen. Der deutsche Markt wird sich zwar besser entwickeln als Westeuropa in Summe, dürfte das Vorjahresniveau aber dennoch knapp verfehlen. Dagegen ist in den großen Schwellenländern auch über China hinaus mit einem weiteren Anstieg der Pkw-Nachfrage zu rechnen. Der indische Markt sollte trotz der jüngsten Wachstumsabschwächung wieder einen deutlicheren Marktzuwachs verzeichnen als im Vorjahr. Die russische Pkw-Nachfrage wird in diesem Jahr in der Größenordnung von 10% wachsen, nachdem der Markt in den beiden Vorjahren um mehr als 30% zulegen konnte.

Bei der Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** dürfte sich der nordamerikanische Markt trotz der jüngsten Verlangsamung mit einem Zuwachs in der Größenordnung von 10% erneut als wichtigster Nachfragetreiber weltweit erweisen. Die Wachstumsraten werden dabei zum Jahresende hin aufgrund der im bisherigen Jahresverlauf rückläufigen Entwicklung der Auftragseingänge in der Industrie, der eingetrübten volkswirtschaftlichen Aussichten und der höheren Vergleichsbasis weiter zurückgehen und teilweise sogar negativ ausfallen. Für den europäischen Lkw-Markt muss aufgrund der anhaltenden Staatsschuldenkrise und der schwachen Konjunktur mit einem Marktrückgang von etwa 10% gerechnet werden. Die Wachstumsabschwächung des japanischen Marktes nach Auslaufen staatlicher Kaufanreize dürfte im vierten Quartal anhalten. Für das Gesamtjahr ist dennoch weiterhin von einem Zuwachs in der Größenordnung von rund 20% auszugehen. Aufgrund der spürbaren volkswirtschaftlichen Eintrübung und der Einführung einer strengeren Abgasnorm analog zu Euro V wird für den brasilianischen Lkw-Markt ein Nachfragerückgang in der Größenordnung von 20-25% erwartet. Mit ersten Anzeichen für eine beginnende Marktstabilisierung wird aber, auch dank günstigerer Finanzierungsbedingungen im Rahmen des staatlich geförderten FINAME-Programms, im vierten Quartal gerechnet.

Der weltgrößte Lkw-Markt China wird voraussichtlich einen deutlich zweistelligen Marktrückgang verzeichnen. Auch dort gibt es erneut ein staatliches Anreizprogramm, das die Nachfrage im weiteren Jahresverlauf etwas unterstützen könnte. Der indische Markt dürfte das Vorjahresniveau ebenfalls verfehlen. Lediglich in Russland ist von einem deutlichen Nachfragezuwachs auszugehen. Weltweit ist aufgrund des rückläufigen europäischen Marktes sowie der Nachfragerückgänge in einigen volumenstarken Schwellenländern mit einer erkennbaren Abschwächung der Zulassungszahlen zu rechnen.

Für den europäischen **Transportermarkt** erwarten wir aufgrund der Staatsschuldenkrise und deren Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft insgesamt einen Marktrückgang von rund 10%. Dies ist vor allem auf die Schwäche der Märkte in Südeuropa zurückzuführen. 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 **Bussen** 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 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. Wir erwarten, dass unser Absatz auch im vierten Quartal über dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Dabei profitieren wir weiterhin von einer hohen Nachfrage nach unseren Modellen im Segment der C-Klasse. Bei den Geländewagen erwarten wir vor allem von der vollen Verfügbarkeit der neuen M-Klasse sowie vom neuen GL weiteres Wachstum. Zusätzlich sind seit Juni 2012 sowohl der kompakte Geländewagen GLK als auch die G-Klasse als neue Generationen auf dem Markt. Einen weiteren Beitrag zum Absatzwachstum werden die neuen Modelle im volumenstarken Kompaktwagensegment leisten. Die neue A-Klasse ist seit September 2012 zunächst vor allem in Westeuropa verfügbar. Mit dem CLS Shooting Brake haben wir im September ein völlig neues Fahrzeugkonzept auf den Markt gebracht. In regionaler Hinsicht sehen wir vor allem in Nordamerika weitere Wachstumschancen. Für die Marke smart erwarten wir ein weitgehend stabiles Absatzniveau.

Daimler Trucks rechnet für das laufende Jahr mit einem steigenden Absatz. Dabei werden auch im Gesamtjahr die Regionen NAFTA und Asien die wesentlichen Treiber sein. In der NAFTA wird das außergewöhnlich hohe Durchschnittsalter der Fahrzeugflotten weiterhin für Ersatzinvestitionsbedarf sorgen, wengleich mangelndes Vertrauen in die wirtschaftliche Entwicklung bei einigen Kunden zu einer Verzögerung der Kaufentscheidung führen dürfte. In Asien werden mehrere Faktoren zu weiterhin hohen Zuwachsraten beitragen: Neben den Wiederaufbaumaßnahmen nach dem japanischen Erdbeben im Frühjahr 2011 stärkten staatliche Subventionen zumindest im ersten Halbjahr die Nachfrage. Darüber hinaus werden wir auch in weiteren asiatischen Märkten mit unseren Produkten der Marke Fuso am dortigen Nachfragewachstum teilhaben. In wesentlichen Ländern sind wir dort bereits Marktführer.

Für den europäischen Markt erwarten wir einen relativ stabilen Absatz, wengleich sich die einzelnen Länder deutlich unterschiedlich entwickeln dürften. Wir gehen davon aus, dass sich unsere Verkäufe besser als der europäische Gesamtmarkt entwickeln und wir dadurch unsere Marktführung weiter ausbauen können. In Westeuropa werden wir, insbesondere durch die Nachfrageentwicklung in Deutschland, ungefähr genauso viele Fahrzeuge wie im Vorjahr absetzen. Während in der Türkei die anhaltende Nachfrageschwäche zu einem leichten Rückgang der verkauften Fahrzeuge führen dürfte, gehen wir von einer deutlichen Steigerung der Verkäufe in Russland aus.

In Lateinamerika erwarten wir aufgrund der starken Nachfrageeinbrüche in den ersten drei Quartalen auch im Gesamtjahr einen deutlich geringeren Absatz als im Rekordjahr 2011. Der stärkste Effekt kommt aus dem Hauptmarkt Brasilien. Neben der Einführung einer strengeren Abgasnorm zu Beginn dieses Jahres führt dort eine schwächere Wirtschaftsleistung zu deutlichen Einbußen.

Mit der erfolgreichen Markteinführung dreier Modelle der Marke BharatBenz in Indien haben wir Ende September einen weiteren wichtigen Meilenstein bei der Erschließung neuer Absatzmärkte erreicht. Zudem haben die ersten Händler ihren Betrieb aufgenommen. 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 hat das mit Foton gegründete Joint Venture sein operatives Geschäft aufgenommen. Das Gemeinschaftsunternehmen wird bis 2014 rund 135 Mio. € in den Bau eines neuen Motorenwerks investieren. Mit der Produktion des bereits in Europa und Brasilien bewährten Motors OM 457 wird dann die Einhaltung der zukünftigen Abgasnorm »China IV« (entspricht Euro IV) sichergestellt.

Mercedes-Benz Vans erwartet für das Jahr 2012 einen Absatz leicht unterhalb des Vorjahresniveaus. Die Einführung des neuen Citan im Small-Van-Segment wird unseren Absatz in Europa beleben, allerdings dürfte er vor dem Hintergrund der Marktschwäche in wichtigen europäischen Schlüsselmärkten leicht unter Vorjahr liegen. In den USA rechnen wir damit, dass der Absatz prozentual zweistellig zulegen wird. Darüber hinaus können wir in den lateinamerikanischen Märkten von der Einführung der aktuellen Modellgeneration des Sprinter profitieren. In China erwarten wir einen Absatz unter Vorjahresniveau.

Daimler Buses geht für das Jahr 2012 von einem deutlich 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. In Brasilien sollten günstige Finanzierungskonditionen im Rahmen des staatlichen FINAME-Programms zum Jahresende hin zu einer Belebung der Nachfrage führen. Für das Komplettbusgeschäft in Europa rechnen wir mit einem Volumen in der Größenordnung des Vorjahres.

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 signifikanten Anstieg im Jahr 2011 gehen wir davon aus, dass der **Konzern-Umsatz** von Daimler im Jahr 2012 weiter steigen und deutlich über 110 Mrd. € liegen wird. Die größten Zuwächse kommen aus den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks. Wesentlicher Treiber für die Umsatzanstiege sind die höheren Absatzvolumina, vor allem in der NAFTA. Bei Daimler Buses wird der Umsatz unter dem Vorjahresniveau liegen, wobei der Umsatzrückgang aufgrund von Verschiebungen in der Absatzstruktur hin zu umsatzstärkeren Komplettbussen deutlich geringer ausfallen wird als der Absatzrückgang. In regionaler Hinsicht rechnen wir in den Schwellenländern und in Nordamerika mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten.

Angesichts der deutlichen Verschlechterung des Marktumfelds in wichtigen Märkten in den letzten Monaten sowie einer Intensivierung des Wettbewerbs haben wir unsere Ergebniserwartungen angepasst. Auf der Basis der aktuellen Markterwartungen sowie der Planungen unserer Geschäftsfelder erwarten wir nun für den **Daimler-Konzern** im Jahr 2012 ein **EBIT aus dem laufenden Geschäft** von rund 8 Mrd. €.

Für die einzelnen Geschäftsfelder erwarten wir die folgenden EBIT-Werte aus dem laufenden Geschäft:

- Mercedes-Benz Cars: rund 4,4 Mrd. €
- Daimler Trucks: rund 1,7 Mrd. €
- Mercedes-Benz Vans: rund 650 Mio. €
- Daimler Buses: rund -80 Mio. €
- Daimler Financial Services: rund 1,3 Mrd. €

Für das **vierte Quartal** erwarten wir bei Mercedes-Benz Cars trotz einer schwächeren Marktentwicklung in Europa einen höheren Absatz als im Vorjahreszeitraum. Der Anstieg wird von unseren neuen Modellen im Kompaktwagensegment getragen. Ergebnisseitig rechnen wir mit Belastungen aus Maßnahmen zur Unterstützung unseres Händlernetzes in China.

Die Absatzentwicklung bei Daimler Trucks wird von einer schwächer als bisher erwarteten Nachfrage in wichtigen Märkten geprägt sein. Dazu zählen insbesondere Westeuropa und Brasilien, aber auch die Nachfrage in der NAFTA-Region wird im mittelschweren Segment aller Voraussicht nach abflachen. Aufwendungen resultieren aus unserem Markteintritt in Indien und der Geschäftsaufnahme des Joint Ventures in China.

Bei Mercedes-Benz Vans wird die Einführung des neuen Citan zu einem Absatzanstieg führen. Die schwache Entwicklung der westeuropäischen Transportermärkte wird unser Geschäft aber weiter belasten. In Lateinamerika werden wir von der vollen Verfügbarkeit der aktuellen Modellgeneration des Sprinter profitieren können.

Da die weltweite Busnachfrage insgesamt weiterhin schwach bleiben dürfte, wird der Absatz bei Daimler Buses im vierten Quartal 2012 schwächer als im Vorjahreszeitraum ausfallen. Wir werden die Repositionierung unseres europäischen und nordamerikanischen Busgeschäfts fortführen und erwarten dafür im vierten Quartal 2012 Belastungen in Höhe von rund 40 Mio. €.

Bei Financial Services erwarten wir eine weitere Normalisierung der Risikokosten im Vergleich zum vierten Quartal 2011.

Vor dem Hintergrund einer deutlichen Eintrübung des Marktumfelds in den letzten Monaten werden wir unsere Maßnahmen zur Stärkung der Ertragskraft des Konzerns konsequent umsetzen. Dazu gehören die Programme Fit for Leadership bei Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks #1. Die Produktoffensiven sowie die Erneuerung unseres Produktportfolios werden wir in den nächsten beiden Jahren fortsetzen und damit unser Produktprogramm deutlich verjüngen und globaler aufstellen.

Zur Erreichung unserer anspruchsvollen Wachstumsziele werden wir unser Produktangebot in den kommenden Jahren gezielt erweitern sowie zusätzliche Produktions- und Vertriebskapazitäten aufbauen. Hierzu werden wir im Jahr 2012 unsere **Sachinvestitionen** weiter steigern (2011: 4,2 Mrd. €). Der Schwerpunkt des Gesamtvolumens und des Zuwachses wird dabei wieder im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars liegen. Neben dem Anlauf neuer Produkte stehen hier Komponentenprojekte und der Ausbau unserer Kapazitäten außerhalb Deutschlands im Vordergrund. Bei Daimler Trucks rechnen wir im Zuge der erfolgreichen Umsetzung unserer Produktoffensive mit leicht sinkenden Investitionsausgaben.

Unsere **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** planen wir in der Größenordnung des Vorjahres (2011: 5,6 Mrd. €). Die Schwerpunkte entfallen dabei wiederum auf die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks. Ein Großteil der Mittel fließt in neue Fahrzeugmodelle. Wir arbeiten aber auch weiter an der Verbrauchs- und Emissionsreduzierung unserer Motoren.

Wir gehen davon aus, dass die weltweite **Zahl der Beschäftigten** im Vergleich zum Jahresende 2011 steigen wird. Beschäftigungseffekte aus der Anpassung von Produktionsprogrammen werden aus heutiger Sicht durch die Nutzung von Arbeitszeitkonten und die Reduzierung von Zeitarbeitskräften umgesetzt.

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

Mercedes-Benz Cars erreicht im dritten Quartal erneut Rekordabsatz

Sehr hohe Zuwächse durch neue Modelle

Erfolgreiche Markteinführung der neuen A-Klasse

EBIT von 975 (i. V. 1.108) Mio. €

3.01

Q3

€-Werte in Millionen	Q3 2012	Q3 2011	Veränd. in %
EBIT	975	1.108	-12
Umsatz	15.238	13.826	+10
Absatz	345.418	337.163	+2
Produktion	367.199	334.084	+10
Beschäftigte (30.09.)	97.718	98.268	-1

3.02

Q3

Absatz	Q3 2012	Q3 2011	Veränd. in %
Gesamt	345.418	337.163	+2
Westeuropa	143.183	149.683	-4
Deutschland	68.479	73.496	-7
USA	74.247	55.122	+35
China	47.127	59.270	-20
Übrige Märkte	80.861	73.088	+11

Absatz auf neue Bestmarke gesteigert

Mercedes-Benz Cars hat im dritten Quartal 2012 einen neuen Rekordwert beim Absatz erzielt. Insgesamt stiegen die Verkäufe um 2% auf 345.400 Einheiten. Der Umsatz belief sich auf 15,2 (i. V. 13,8) Mrd. €. Das EBIT lag bei 975 (i. V. 1.108) Mio. €.

Marktführerschaft für S-Klasse Limousine und M-Klasse

Durch die große Beliebtheit der neuen Geländewagen stieg der Absatz im SUV-Segment um 18% auf 68.100 (i. V. 57.900) Fahrzeuge. Die M-Klasse behauptete die Marktführerschaft in ihrer Vergleichsklasse. Auch die S-Klasse Limousine steht weiterhin erfolgreich an der Spitze ihres Marktsegments. Insgesamt lieferte Mercedes-Benz im Luxussegment mit 18.900 3% mehr Fahrzeuge aus als im Vorjahreszeitraum. Im C-Klasse Segment konnten wir den Absatz ebenfalls um 3% auf 109.100 Einheiten steigern. Lebenszyklusbedingt ging der Absatz im E-Klasse Segment auf 75.200 (i. V. 78.200) Fahrzeuge zurück. Die Markteinführung der neuen A-Klasse Mitte September verlief äußerst erfolgreich. Bis zum Quartalsende lagen dafür bereits über 70.000 Bestellungen vor. Trotz des Modellwechsels wurden insgesamt 51.200 (i. V. 54.800) Fahrzeuge der A- und B-Klasse abgesetzt. Insbesondere durch die hohen Zuwächse in den USA und in China stiegen die weltweiten Auslieferungen von smart um 7% auf 23.000 Einheiten. In den USA konnte die Pkw-Sparte den Absatz um 35% auf 74.200 Modelle steigern. Mercedes-Benz war damit im dritten Quartal erneut die Premiemarkte Nr. 1 in den USA. Aufgrund des schwierigen Marktumfeldes sanken die Verkäufe der Pkw-Sparte in Westeuropa auf 143.200 (i. V. 149.700) Einheiten. In China lag der Absatz aufgrund zahlreicher Modellwechsel bei 47.100 (i. V. 59.300) Fahrzeugen.

Drei Weltpremierer auf dem Pariser Automobilsalon

Elektroautos von Mercedes-Benz und smart können schon heute das komplette Spektrum der individuellen Mobilität abdecken. Das unterstreichen die drei neuen batterie-elektrisch angetriebenen Fahrzeuge, die wir auf dem Pariser Automobilsalon Ende September vorgestellt haben: Zusammen mit den Serienversionen des Mercedes-Benz SLS AMG Coupé Electric Drive und des smart BRABUS electric drive debütierte dort das Concept B-Class Electric Drive, eine batterie-elektrische Variante der B-Klasse. Weitere Akzente auf der besucherstärksten Automobilmesse der Welt setzte Mercedes-Benz mit der ebenfalls besonders umweltverträglichen B-Klasse Natural Gas Drive, die bereits im Frühjahr 2013 auf den Markt kommen wird.

Die renommierte Fachzeitschrift auto motor und sport hat erneut eine Spitzenbewertung für den Mercedes-Benz Service vergeben: In ihrem aktuellen Werkstättentest überzeugten sämtliche getesteten Mercedes-Benz Niederlassungen und Vertragspartner mit einer sehr guten Servicequalität. Auch beim aktuellen Werkstättentest des ADAC schlossen alle getesteten Mercedes-Benz Betriebe mit der Bewertung ‚sehr gut‘ ab.

Erfolgreiche Anläufe und weiteres Wachstum

Mercedes-Benz plant für das Gesamtjahr 2012 einen neuen Rekordabsatz. Entsprechend ist auch das Produktionsprogramm für Mercedes-Benz Pkw weiterhin auf Wachstum ausgerichtet. Nach den erfolgreichen Anläufen der neuen A-Klasse in Rastatt und der neuen GL-Klasse in Tuscaloosa im Juni haben wir im Juli mit der Produktion des CLS Shooting Brake in Sindelfingen begonnen.

3.03

Q1-3

€-Werte in Millionen	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Veränd. in %
EBIT	3.541	3.962	-11
Umsatz	45.539	42.333	+8
Absatz	1.054.105	1.005.516	+5
Produktion	1.086.786	1.025.034	+6
Beschäftigte (30.09.)	97.718	98.268	-1

3.04

Q1-3

Absatz	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Veränd. in %
Gesamt	1.054.105	1.005.516	+5
Westeuropa	468.804	465.832	+1
Deutschland	214.058	212.071	+1
USA	208.303	167.925	+24
China	149.331	160.629	-7
Übrige Märkte	227.667	211.130	+8

Daimler Trucks

Steigerungen bei Absatz und Umsatz
Erfolgreicher Auftritt bei der IAA
Neue Meilensteine in China und Indien erreicht
EBIT von 507 (i. V. 555) Mio. €

3.05

Q3

€-Werte in Millionen	Q3 2012	Q3 2011	Veränd. in %
EBIT	507	555	-9
Umsatz	8.095	7.619	+6
Absatz	119.142	115.634	+3
Produktion	118.892	128.347	-7
Beschäftigte (30.09.)	81.044	77.274	+5

Steigerungen bei Absatz und Umsatz

Der Absatz von Daimler Trucks stieg im dritten Quartal um 3% auf 119.100 Einheiten. Der Umsatz erreichte 8,1 Mrd. € (+6%). Das EBIT lag bei 507 (i. V. 555) Mio. €.

Absatzanstiege in NAFTA und Asien

Die anhaltende Staatsschuldenkrise und die schwache Konjunktur führten in Westeuropa zu einem Marktrückgang im mittleren und schweren Segment. Entsprechend sanken unsere Fahrzeugverkäufe um 11% auf 14.200 Lkw; in Deutschland lag der Rückgang bei 5%. Dennoch haben wir in diesem schwierigen Umfeld unsere Marktführerschaft mit 24,0% bzw. 39,9% Marktanteil behauptet. Ähnlich ist die Situation in der Türkei: hier haben wir trotz sinkender Nachfrage unseren Marktanteil von 38,5% auf 45,6% deutlich gesteigert. Im expandierenden russischen Markt erzielten wir mit 2.000 Mercedes-Benz und Fuso-Fahrzeugen eine Absatzsteigerung von über 75%. Erneut starke Verkaufszahlen erzielten unsere Produkte in der NAFTA, wo wir unsere Absätze nochmals um 7% auf 35.200 Lkw steigerten. Mit unseren amerikanischen Marken sind wir in den Klassen 6-8 sowohl in der NAFTA insgesamt (33,4%) als auch im wichtigsten Markt USA (34,6%) weiterhin Marktführer. Lateinamerika verzeichnet seit Jahresbeginn rückläufige Verkaufszahlen. Im Hauptmarkt Brasilien wirkten sich die anhaltende Marktschwäche aufgrund der Einführung einer strengeren Abgasstufe sowie schwächerer Konjunkturbedingungen deutlich negativ im Absatz aus (-33% auf 8.200 Lkw). Mit einem Anstieg von über 20% auf 42.700 Fahrzeuge erzielte Daimler Trucks in Asien den stärksten Absatzzuwachs. In Japan stimulierten die Wiederaufbauaktivitäten die Nachfrage; hier haben wir 20% mehr Fahrzeuge

3.06

Q3

Absatz	Q3 2012	Q3 2011	Veränd. in %
Gesamt	119.142	115.634	+3
Westeuropa	14.193	15.967	-11
Deutschland	7.954	8.372	-5
USA	29.863	27.645	+8
Lateinamerika (ohne Mexiko)	12.541	17.354	-28
Asien	42.698	35.127	+22
Übrige Märkte	19.847	19.541	+2

verkauft als im Vorjahreszeitraum und dabei speziell im profitablen schweren Segment unseren Marktanteil auf 24,6% (i. V. 18,4%) ausgebaut. Auch in Taiwan erzielten wir eine signifikante Absatzsteigerung und sind mit 50,9% im Lkw-Segment weiterhin klarer Marktführer.

Erfolgreiche Markteinführung in Indien

Nach der Werkseröffnung im April war Ende September Verkaufsstart der jüngsten Marke von Daimler Trucks in Indien. Dort werden unter dem Label BharatBenz Fahrzeuge für das vielversprechende ‚Modern Domestic Segment‘ angeboten. Die ersten Händler haben ihren Betrieb aufgenommen und bereits Schwer-Lkw an Kunden ausgeliefert. Für die ersten Lkw im mittleren Segment (9 und 12t) war Anfang Oktober Produktionsstart.

Lkw-Joint-Venture baut Motorenwerk in China

Das Joint Venture zwischen der Daimler AG und dem chinesischen Hersteller Foton, BFDA, wird bis 2014 rund 135 Mio. € in den Bau eines neuen Motorenwerks investieren. Mit der Produktion des bewährten Motors OM 457 wird dann die Einhaltung der zukünftigen Abgasnorm »China IV« sichergestellt.

Trucks for the World – Daimler Trucks auf der IAA

Bei der Präsentation des Marken- und Produktportfolios wurden auf der IAA in Hannover neben Lkw der Marken Mercedes-Benz, Freightliner und Fuso erstmals auch Nutzfahrzeuge aus allen BRIC-Märkten (Brasilien, Russland, Indien, China) gemeinsam in Europa vorgestellt. Damit haben wir die globale Aufstellung von Daimler Trucks anschaulich demonstriert.

3.07

Q1-3

€-Werte in Millionen	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Veränd. in %
EBIT	1.414	1.454	-3
Umsatz	23.607	20.509	+15
Absatz	349.023	296.352	+18
Produktion	354.369	314.371	+13
Beschäftigte (30.09.)	81.044	77.274	+5

3.08

Q1-3

Absatz	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Veränd. in %
Gesamt	349.023	296.352	+18
Westeuropa	42.300	43.208	-2
Deutschland	22.544	21.714	+4
USA	85.710	70.211	+22
Lateinamerika (ohne Mexiko)	32.681	44.662	-27
Asien	128.938	88.431	+46
Übrige Märkte	59.394	49.840	+19

Mercedes-Benz Vans

Absatz mit 55.700 (i. V. 63.500) Einheiten unter Vorjahresniveau
Erfolgreiche Markteinführung des Mercedes-Benz Citan
Sprinter in der Wachstumsregion Nordamerika mit weiterem Absatzzuwachs
EBIT von 75 (i. V. 200) Mio. €

3.09	Q3	3.10	Q3
€-Werte in Millionen	Q3 2012	Q3 2011	Veränd. in %
EBIT	75	200	-63
Umsatz	2.084	2.222	-6
Absatz	55.742	63.518	-12
Produktion	55.159	64.256	-14
Beschäftigte (30.09.)	14.959	14.837	+1

3.10	Q3		
Absatz	Q3 2012	Q3 2011	Veränd. in %
Gesamt	55.742	63.518	-12
Westeuropa	33.085	40.136	-18
Deutschland	14.409	18.362	-22
Osteuropa	5.821	5.494	+6
USA	5.836	5.578	+5
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.307	3.613	+19
China	2.270	4.380	-48
Übrige Märkte	4.423	4.317	+2

Absatz und EBIT unter Vorjahresniveau

Der Absatz von Mercedes-Benz Vans ist im dritten Quartal 2012 infolge des Marktrückgangs in Westeuropa auf 55.700 (i. V. 63.500) Transporter zurückgegangen. Der Umsatz lag mit 2,1 (i. V. 2,2) Mrd. € ebenfalls unter dem Vorjahresniveau. Das EBIT erreichte 75 (i. V. 200) Mio. €.

Sprinter in Nordamerika auf Erfolgsspur

Auf dem europäischen Markt für mittelgroße und große Transporter hielt der Nachfragerückgang auch im dritten Quartal 2012 an. Auch Mercedes-Benz Vans konnte sich dieser allgemeinen Marktentwicklung nicht entziehen. Unser Absatz in Westeuropa lag mit 33.100 Einheiten deutlich unter dem Vorjahresniveau. Weiterhin positiv entwickelte sich die Nachfrage nach unseren Produkten in Osteuropa; hier setzten wir 5.800 (i. V. 5.500) Transporter ab. Dabei war Russland mit einem Plus von 19% einer der wichtigsten Treiber für diesen Absatzzuwachs. In Nordamerika bleibt der Sprinter nach wie vor auf der Erfolgsspur: Mercedes-Benz Vans verzeichnete dort einen weiteren Zuwachs (+8%) auf 6.900 Transporter. Durch die volle Verfügbarkeit der aktuellen Sprinter-Modellgeneration steigerten wir in Lateinamerika den Absatz um 19% auf 4.300 Einheiten. In China setzten wir 2.300 (i. V. 4.400) Einheiten ab.

Weltweit konnten vom Sprinter im dritten Quartal 38.800 Einheiten verkauft werden. Von den Modellen Vito und Viano setzte Mercedes-Benz Vans insgesamt 16.400 (i. V. 22.400) Einheiten ab.

Mercedes-Benz Vans zeigt neuen Citan auf der IAA

Auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover im September stellte Mercedes-Benz Vans den neuen Stadtlieferwagen Citan erstmals der Öffentlichkeit vor. Der neue Citan verbindet wie kein anderer City-Van minimale CO₂-Emissionen mit optimalem Fahrkomfort sowie hohe Leistungsfähigkeit mit niedrigen Unterhaltskosten. Beim Citan BlueEFFICIENCY liegt der Normverbrauch bei 4,3 l/100 km – kein Stadtlieferwagen mit Verbrennungsmotor verbraucht weniger, keiner hat niedrigere Emissionen. Die Auslieferung des Citan startete im September 2012. Zudem fährt der Citan seit Anfang September bei der Deutschen Post DHL. Dort wird das Fahrzeug in der Verbundzustellung Brief/Paket bundesweit eingesetzt.

Weltpremiere für den Sprinter E-CELL

Auch beim völlig emissionsfreien Fahren zeigte Mercedes-Benz Vans auf der IAA Nutzfahrzeuge weitere Produkte. Neben dem neuen Vito E-CELL Kombi für sieben Passagiere wurde der Öffentlichkeit erstmals die Studie des Sprinter E-CELL präsentiert. Der Sprinter E-CELL vervielfacht die Möglichkeiten des lokal emissionsfreien Transports. Seine Höchstgeschwindigkeit ist zugunsten der Reichweite (rund 135 Kilometer) auf 80 km/h begrenzt. Damit eignet er sich nicht nur für innerstädtische Gebiete, sondern auch für Überlandfahrten. Tagesetappen, wie sie im Verteilerverkehr, Handwerk oder dem Dienstleistungsbereich üblich sind, absolviert der Sprinter E-CELL problemlos.

3.11	Q1-3	3.12	Q1-3
€-Werte in Millionen	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Veränd. in %
EBIT	440	579	-24
Umsatz	6.592	6.442	+2
Absatz	176.289	185.525	-5
Produktion	185.928	197.697	-6
Beschäftigte (30.09.)	14.959	14.837	+1

3.12	Q1-3		
Absatz	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Veränd. in %
Gesamt	176.289	185.525	-5
Westeuropa	113.998	123.459	-8
Deutschland	48.686	52.571	-7
Osteuropa	16.915	15.872	+7
USA	15.703	13.394	+17
Lateinamerika (ohne Mexiko)	9.599	9.399	+2
China	5.689	10.364	-45
Übrige Märkte	14.385	13.037	+10

Daimler Buses

Absatz mit 8.300 Bussen und Fahrgestellen unter Vorjahr
Mercedes-Benz Citaro Euro VI zum »Bus of the Year 2013« gewählt
Großaufträge für Stadtbusse und Fahrgestelle aus Brasilien
EBIT von -45 (i. V. 25) Mio. € erneut durch Restrukturierungsmaßnahmen beeinflusst

3.13

Q3

€-Werte in Millionen	Q3 2012	Q3 2011	Veränd. in %
EBIT	-45	25	.
Umsatz	951	1.041	-9
Absatz	8.257	9.202	-10
Produktion	9.207	10.805	-15
Beschäftigte (30.09.)	17.166	17.201	-0

Absatz weiterhin durch Geschäftsentwicklung in Lateinamerika beeinflusst

Im dritten Quartal 2012 setzte Daimler Buses weltweit 8.300 (i. V. 9.200) Busse und Fahrgestelle ab. Der Absatzrückgang ist wie bereits in den beiden Vorquartalen im Wesentlichen auf das schwächere Fahrgestellgeschäft in Lateinamerika zurückzuführen, während das Komplettbusgeschäft insgesamt auf Vorjahresniveau lag. Der Umsatz verminderte sich um 90 Mio. € auf 951 Mio. €. Das EBIT betrug -45 (i. V. 25) Mio. €; darin enthalten sind Aufwendungen für die Umstrukturierung des europäischen und nordamerikanischen Geschäftsmodells in Höhe von 16 Mio. €.

Unterschiedliche Absatzentwicklungen in den Regionen

In Westeuropa konnte Daimler Buses den Absatz um 6% auf 1.600 Einheiten steigern. Während sich die Erholung des Stadtbusgeschäfts weiter fortsetzte, waren die Absätze im Überland- und Reisebusgeschäft rückläufig. In Deutschland lag der Absatz mit 400 (i. V. 500) Einheiten deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Aufgrund der erfreulichen Nachfrageentwicklung in Mexiko konnte Daimler Buses im dritten Quartal 2012 das Volumen in der NAFTA-Region um 4% auf 1.000 Einheiten steigern.

In Lateinamerika sank der Absatz infolge des Marktrückgangs in Brasilien, dem größten Markt der Region. In Brasilien war zu Beginn des Jahres 2012 die strengere Abgasnorm Euro V eingeführt worden. Daimler Buses setzte in Lateinamerika (ohne Mexiko) 4.800 Fahrgestelle der Marke Mercedes-Benz ab.

3.14

Q3

Absatz	Q3 2012	Q3 2011	Veränd. in %
Gesamt	8.257	9.202	-10
Westeuropa	1.625	1.531	+6
Deutschland	382	532	-28
NAFTA	1.026	988	+4
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.807	5.576	-14
Asien	390	406	-4
Übrige Märkte	409	701	-42

Der neue Mercedes-Benz Citaro »Bus of the Year 2013«

Der neue Citaro mit seinem Euro VI-Motor überzeugte die internationale Fachjury bei der diesjährigen Wahl des »Bus of the Year 2013«. Damit wurde der neue Citaro schon jetzt als erster Serien-Linienbus Euro VI für seine wirtschaftliche und zukunftsfähige Lösung bestätigt. Unser Anspruch bei der Entwicklung des neuen Citaro war die Verbindung von Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit bei gleichzeitigem Zugewinn an Leistung, Sicherheit und Komfort.

Großaufträge für Stadtbusse und Fahrgestelle aus Brasilien

Brasilien Großstädte rüsten sich schon heute mit Flottenenerneuerungen und Infrastrukturmaßnahmen für das erhöhte Verkehrsaufkommen zur Fußball-WM 2014 und den Olympischen Spielen 2016. Mit 135 neuen Mercedes-Benz Stadtbusen mit BlueTec 5-Technologie gehört Fortaleza zu den umweltbewussten Städten, die ihre Nahverkehrsflotte vor dem anstehenden Sportgroßereignis erneuern. Einen zweiten Großauftrag erhielten wir von den Verkehrsbetrieben Ribeirão Preto aus der Provinz São Paulo. Die Order umfasst knapp 390 Mercedes-Benz Busfahrgestelle.

3.15

Q1-3

€-Werte in Millionen	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Veränd. in %
EBIT	-205	53	.
Umsatz	2.697	3.038	-11
Absatz	21.571	27.510	-22
Produktion	23.449	29.581	-21
Beschäftigte (30.09.)	17.166	17.201	-0

3.16

Q1-3

Absatz	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Veränd. in %
Gesamt	21.571	27.510	-22
Westeuropa	3.634	3.498	+4
Deutschland	1.051	1.230	-15
NAFTA	2.690	2.650	+2
Lateinamerika (ohne Mexiko)	12.286	18.088	-32
Asien	1.212	1.010	+20
Übrige Märkte	1.749	2.264	-23

Daimler Financial Services

Neugeschäft in allen Regionen gestiegen
Versicherungsgeschäft erreicht neuen Höchststand
200.000 Kunden bei car2go
EBIT von 322 (i. V. 337) Mio. €

3.17 Q3

€-Werte in Millionen	Q3 2012	Q3 2011	Veränd. in %
EBIT	322	337	-4
Umsatz	3.524	3.006	+17
Neugeschäft	9.968	8.601	+16
Vertragsvolumen	77.464	65.767	+18
Beschäftigte (30.09.)	7.630	6.938	+10

Positiver Geschäftsverlauf im dritten Quartal

Bei Daimler Financial Services entwickelte sich das Geschäft im dritten Quartal erneut positiv. Weltweit wurden rund 268.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Gesamtwert von 10,0 Mrd. € abgeschlossen, 16% mehr als im Vorjahresquartal. Dabei konnten in allen Regionen Zuwächse erzielt werden. Das Vertragsvolumen erreichte Ende September 77,5 Mrd. € und lag damit um 8% höher als zum Jahresende 2011. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Anstieg 7%. Das EBIT lag mit 322 Mio. € unter dem Niveau des Vorjahresquartals.

Neugeschäft in der Region Europa gestiegen

In Europa stieg das Neugeschäft von Daimler Financial Services gegenüber dem Vorjahresquartal um 11% auf 4,6 Mrd. €. Starke Zugewinne gab es in Russland (+171%) und in der Türkei (+53%). In Deutschland wurde die Mercedes-Benz Bank in der Umfrage »Autohaus Bankenmonitor« erneut als bester automobiler Finanzdienstleister in der Kategorie »Premiumfahrzeuge« ausgezeichnet. Insgesamt stieg das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services in Europa gegenüber dem Jahresende 2011 um 7% auf 33,3 Mrd. €. Das Einlagevolumen der Mercedes-Benz Bank im Direktbankgeschäft betrug zum Ende des dritten Quartals 11,7 Mrd. €.

Wachstum in der Region Nord- und Südamerika

In Nord- und Südamerika wurden im dritten Quartal Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 3,9 Mrd. € abgeschlossen – 20% mehr als im Vorjahreszeitraum. Besonders dynamisch entwickelte sich das Geschäft in Kanada (+51%) und Mexiko (+45%). In Brasilien war das Neugeschäft

dagegen im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung rückläufig. Insgesamt lag das Vertragsvolumen in Nord- und Südamerika mit 32,6 Mrd. € um 6% höher als Ende 2011.

Zugewinne in der Region Afrika & Asien-Pazifik

In der Region Afrika & Asien-Pazifik lag das Neugeschäft mit 1,5 Mrd. € um 24% höher als im Vorjahresquartal. Starke Zuwächse wurden in Thailand (+93%) sowie Japan (+44%) verbucht. In Australien und Taiwan belegte Daimler Financial Services in Umfragen zur Händlerzufriedenheit jeweils den ersten Platz, in China wurde Daimler Financial Services sowohl für seine Attraktivität als Arbeitgeber als auch für die Qualität seines Call Centers ausgezeichnet. Insgesamt erreichte das Vertragsvolumen in Afrika & Asien-Pazifik Ende September 11,5 Mrd. € und lag damit um 16% höher als zum Jahresende 2011.

Weiteres Wachstum im Versicherungsgeschäft

Im Versicherungsgeschäft konnte Daimler Financial Services im dritten Quartal 4% mehr fahrzeuggebundene Policen als im Vorjahreszeitraum vermitteln und damit einen neuen Höchstwert erzielen. Weltweit wurden rund 260.000 Versicherungsverträge abgeschlossen.

car2go mit mehr als 200.000 Kunden

Das Mobilitätskonzept car2go ist seit dem dritten Quartal auch in Köln, Miami und Calgary verfügbar. Weltweit waren zum Ende des dritten Quartals über 200.000 Kunden in 15 Städten registriert, 51% mehr als zum Ende des vorangegangenen Quartals. Damit ist car2go weiterhin Marktführer im Bereich flexibler Auto-Kurzzeitmieten.

3.18 Q1-3

€-Werte in Millionen	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Veränd. in %
EBIT	1.004	998	+1
Umsatz	9.924	8.947	+11
Neugeschäft	27.605	23.894	+16
Vertragsvolumen	77.464	65.767	+18
Beschäftigte (30.09.)	7.630	6.938	+10

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q3

4.01

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q3 2012	Q3 2011	Q3 2012	Q3 2011	Q3 2012	Q3 2011
Umsatzerlöse	28.572	26.407	25.048	23.401	3.524	3.006
Umsatzkosten	-22.250	-20.259	-19.297	-17.814	-2.953	-2.445
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.322	6.148	5.751	5.587	571	561
Vertriebskosten	-2.603	-2.302	-2.494	-2.222	-109	-80
Allgemeine Verwaltungskosten	-925	-1.001	-787	-866	-138	-135
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.052	-1.030	-1.052	-1.030	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	372	341	353	327	19	14
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-79	-56	-75	-52	-4	-4
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	106	-4	115	8	-9	-12
Übriges Finanzergebnis	-220	-128	-212	-121	-8	-7
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)¹	1.921	1.968	1.599	1.631	322	337
Zinserträge	194	269	192	269	2	-
Zinsaufwendungen	-476	-262	-472	-259	-4	-3
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.639	1.975	1.319	1.641	320	334
Ertragsteuern	-434	-615	-325	-483	-109	-132
Konzernergebnis	1.205	1.360	994	1.158	211	202
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	102	74				
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	1.103	1.286				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	1,03	1,21				
Verwässert	1,03	1,21				

¹ EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren (2012: 194 Mio. €; 2011: 41 Mio. €).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q1-3

4.02

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Q1-3 2012	Q1-3 2011
Umsatzerlöse	84.467	77.474	74.543	68.527	9.924	8.947
Umsatzkosten	-65.256	-58.813	-57.064	-51.517	-8.192	-7.296
Bruttoergebnis vom Umsatz	19.211	18.661	17.479	17.010	1.732	1.651
Vertriebskosten	-7.498	-6.914	-7.220	-6.677	-278	-237
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.914	-2.838	-2.477	-2.452	-437	-386
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-3.126	-2.927	-3.126	-2.927	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	1.038	936	999	894	39	42
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-209	-251	-199	-223	-10	-28
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	240	80	260	90	-20	-10
Übriges Finanzergebnis	-448	-167	-426	-133	-22	-34
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)¹	6.294	6.580	5.290	5.582	1.004	998
Zinserträge	619	701	617	701	2	-
Zinsaufwendungen	-1.278	-902	-1.268	-894	-10	-8
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.635	6.379	4.639	5.389	996	990
Ertragsteuern	-1.499	-2.135	-1.161	-1.761	-338	-374
Konzernergebnis	4.136	4.244	3.478	3.628	658	616
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	268	292				
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	3.868	3.952				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	3,63	3,71				
Verwässert	3,63	3,70				

¹ EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren (2012: 458 Mio. €; 2011: 129 Mio. €).

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung (ungeprüft) Q3

4.03

in Millionen €	Daimler-Konzern	
	Q3 2012	Q3 2011
Konzernergebnis	1.205	1.360
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-247	272
Unrealisierte Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	-73	-122
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	465	-452
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-444	143
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-299	-159
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-157	91
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-142	-250
Gesamtergebnis	906	1.201
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	-55	165
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	961	1.036

Konzern-Gesamtergebnisrechnung (ungeprüft) Q1-3

4.04

in Millionen €	Daimler-Konzern	
	Q1-3 2012	Q1-3 2011
Konzernergebnis	4.136	4.244
Unrealisierte Verluste aus der Währungsumrechnung	-14	-431
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	58	-130
Unrealisierte Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten	178	18
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-301	453
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-79	-90
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-110	169
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	31	-259
Gesamtergebnis	4.057	4.154
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	158	461
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	3.899	3.693

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzernbilanz

4.05

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	30. Sept. 2012 (ungeprüft)	31. Dez. 2011	30. Sept. 2012	31. Dez. 2011	30. Sept. 2012	31. Dez. 2011
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	8.724	8.259	8.660	8.200	64	59
Sachanlagen	20.210	19.180	20.157	19.129	53	51
Vermietete Gegenstände	25.342	22.811	11.785	10.849	13.557	11.962
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	5.120	4.661	5.111	4.631	9	30
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26.889	25.007	-24	-32	26.913	25.039
Verzinsliche Wertpapiere	1.505	947	10	14	1.495	933
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.603	2.957	-442	-367	4.045	3.324
Aktive latente Steuern	2.284	2.772	1.699	2.244	585	528
Übrige Vermögenswerte	445	420	-1.648	-1.637	2.093	2.057
Langfristige Vermögenswerte	94.122	87.014	45.308	43.031	48.814	43.983
Vorräte	19.687	17.081	19.278	16.575	409	506
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.612	7.849	7.822	7.580	790	269
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	21.326	20.560	-38	-52	21.364	20.612
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.279	9.576	11.057	8.908	1.222	668
Verzinsliche Wertpapiere	2.518	1.334	2.295	1.157	223	177
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.085	2.007	-5.812	-5.120	7.897	7.127
Übrige Vermögenswerte	3.326	2.711	860	429	2.466	2.282
Kurzfristige Vermögenswerte	69.833	61.118	35.462	29.477	34.371	31.641
Summe Aktiva	163.955	148.132	80.770	72.508	83.185	75.624
Passiva						
Gezeichnetes Kapital	3.062	3.060				
Kapitalrücklagen	11.908	11.895				
Gewinnrücklagen	25.750	24.228				
Übrige Rücklagen	472	441				
Eigene Anteile	-	-				
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	41.192	39.624				
Nicht beherrschende Anteile	1.577	1.713				
Eigenkapital	42.769	41.337	36.494	35.964	6.275	5.373
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.693	3.184	3.483	2.985	210	199
Rückstellungen für Ertragsteuern	2.022	2.498	2.021	2.496	1	2
Rückstellungen für sonstige Risiken	5.892	5.626	5.747	5.494	145	132
Finanzierungsverbindlichkeiten	43.878	35.466	12.774	10.250	31.104	25.216
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	1.973	1.911	1.839	1.840	134	71
Passive latente Steuern	1.750	1.081	-443	-920	2.193	2.001
Rechnungsabgrenzungsposten	2.428	2.118	2.005	1.675	423	443
Übrige Verbindlichkeiten	43	56	38	50	5	6
Langfristige Schulden	61.679	51.940	27.464	23.870	34.215	28.070
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.364	9.515	10.085	9.233	279	282
Rückstellungen für Ertragsteuern	872	1.030	780	921	92	109
Rückstellungen für sonstige Risiken	5.968	6.799	5.647	6.473	321	326
Finanzierungsverbindlichkeiten	32.310	26.701	-7.025	-12.525	39.335	39.226
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.804	7.782	4.844	6.276	1.960	1.506
Rechnungsabgrenzungsposten	1.619	1.548	1.118	1.064	501	484
Übrige Verbindlichkeiten	1.570	1.480	1.363	1.232	207	248
Kurzfristige Schulden	59.507	54.855	16.812	12.674	42.695	42.181
Summe Passiva	163.955	148.132	80.770	72.508	83.185	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				Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital			Summe Eigenkapital
				Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	Derivative Finanzinstrumente	Anteil at equity bewerteter Finanzinvestitionen	Eigene Aktien	Nicht beherrschende Anteile		
Stand zum 1. Januar 2011	3.058	11.905	20.553	939	149	-216	-8	-7	36.373	1.580	37.953
Konzernergebnis	-	-	3.952	-	-	-	-	-	3.952	292	4.244
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-444	-135	28	411	-	-140	228	88
Latente Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-	5	-10	-114	-	-119	-59	-178
Gesamtergebnis	-	-	3.952	-444	-130	18	297	-	3.693	461	4.154
Dividenden	-	-	-1.971	-	-	-	-	-	-1.971	-205	-2.176
Veränderung durch Stock Options	-	-4	-	-	-	-	-	-	-4	-	-4
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	2	24	-	-	-	-	-	-	26	5	31
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	-28	-28	-	-28
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-21	-	-	-	-	35	14	-	14
Sonstiges	-	-26	-	-	-	-	-	-	-26	-15	-41
Stand zum 30. September 2011	3.060	11.899	22.513	495	19	-198	289	-	38.077	1.826	39.903
Stand zum 1. Januar 2012	3.060	11.895	24.228	1.049	71	-651	-28	-	39.624	1.713	41.337
Konzernergebnis	-	-	3.868	-	-	-	-	-	3.868	268	4.136
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-14	58	243	-291	-	-4	-160	-164
Latente Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-	-1	-65	101	-	35	50	85
Gesamtergebnis	-	-	3.868	-14	57	178	-190	-	3.899	158	4.057
Dividenden	-	-	-2.346	-	-	-	-	-	-2.346	-378	-2.724
Veränderung durch Stock Options	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	2	25	-	-	-	-	-	-	27	8	35
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	-25	-25	-	-25
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	25	25	-	25
Sonstiges	-	-12	-	-	-	-	-	-	-12	76	64
Stand zum 30. September 2012	3.062	11.908	25.750	1.035	128	-473	-218	-	41.192	1.577	42.769

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)	
	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Q1-3 2012	Q1-3 2011
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.635	6.379	4.639	5.389	996	990
Abschreibungen	3.049	2.698	3.032	2.683	17	15
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-236	78	-281	21	45	57
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-37	-53	-37	-52	-	-1
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-2.544	-2.844	-2.580	-2.903	36	59
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-724	-890	-230	-792	-494	-98
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	779	2.351	784	2.300	-5	51
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-2.400	-1.653	284	381	-2.684	-2.034
Vermietete Fahrzeuge	-2.538	-1.521	-100	15	-2.438	-1.536
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-215	-2.163	-499	-2.382	284	219
Gezahlte Ertragsteuern	-1.184	-1.965	-900	-271	-284	-1.694
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-415	417	4.112	4.389	-4.527	-3.972
Zugänge zu Sachanlagen	-3.373	-2.777	-3.359	-2.764	-14	-13
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-1.331	-1.227	-1.317	-1.214	-14	-13
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	143	130	139	125	4	5
Erwerb von Anteilsbesitz	-627	-834	-622	-834	-5	-
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	50	174	49	174	1	-
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-4.965	-3.286	-3.812	-2.944	-1.153	-342
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	3.196	3.406	2.650	3.268	546	138
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-27	3	-29	10	2	-7
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.934	-4.411	-6.301	-4.179	-633	-232
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	12.805	5.118	7.265	382	5.540	4.736
Dividendenzahlungen an Aktionäre der Daimler AG	-2.346	-1.971	-2.346	-1.971	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-378	-205	-377	-203	-1	-2
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	53	59	50	59	3	-
Erwerb eigener Aktien	-25	-28	-25	-28	-	-
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-	-16	-	-16	-	-
Interne Eigenkapitaltransaktionen	-	-	-184	860	184	-860
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	10.109	2.957	4.383	-917	5.726	3.874
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-57	-39	-45	-17	-12	-22
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.703	-1.076	2.149	-724	554	-352
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	9.576	10.903	8.908	9.535	668	1.368
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	12.279	9.827	11.057	8.811	1.222	1.016

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 § 37x 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 in den ersten neun Monaten des Jahres 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 €	Q3 2012	Q3 2011	Q1-3 2012	Q1-3 2011
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	25.004	23.321	74.421	68.413
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	2.673	2.273	7.395	6.638
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services	804	726	2.382	2.155
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	91	87	269	268
	28.572	26.407	84.467	77.474

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 Stammbesellschaft 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 nordamerikanischen 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 dritten Quartal bzw. in den ersten neun Monaten des Jahres 2012 Aufwendungen von 16 bzw. 98 Mio. €.

Die Aufwendungen 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 €	Q3 2012	Q3 2011	Q1-3 2012	Q1-3 2011
Umsatzkosten	-11	-	-53	-
Vertriebskosten	-1	-	-14	-
Allgemeine Verwaltungskosten	-1	-	-9	-
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	.	-	-9	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3	-	-13	-
	-16	-	-98	-

Aus diesen Programmen waren im dritten Quartal bzw. in den ersten neun Monaten des Jahres 2012 Zahlungsmittelabflüsse von 7 Mio. € bzw. Zahlungsmittelzuflüsse von 3 Mio. € zu verzeichnen. Der Stand der gebildeten Rückstellung beläuft sich zum 30. September 2012 auf 65 Mio. €. Der Konzern erwartet im Jahresverlauf 2012 weitere Belastungen bei Daimler Buses von rund 40 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 dritten Quartal bzw. in den ersten neun Monaten des Jahres 2012 Zahlungsmittelabflüsse in Höhe von 6 bzw. 25 (2011: 4 bzw. 14) Mio. €.

5. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen weisen folgende Zusammensetzung auf:

4.10

Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Millionen €	Q3 2012	Q3 2011	Q1-3 2012	Q1-3 2011
Zinserträge				
Erwartete Erträge aus Pensions- und sonstigen altersversorgungsbezogenen Fondsvermögen	152	159	448	474
Zinsen und ähnliche Erträge	42	110	171	227
	194	269	619	701
Zinsaufwendungen				
Aufwendungen aus der Aufzinsung der Verpflichtungen für Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen	-281	-250	-839	-751
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-195	-12	-439	-151
	-476	-262	-1.278	-902

6. Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

4.11

Immaterielle Vermögenswerte

in Millionen €	30. Sept. 2012	31. Dez. 2011
Geschäftswerte	748	736
Entwicklungskosten	7.008	6.659
Übrige immaterielle Vermögenswerte	968	864
	8.724	8.259

7. Sachanlagen

Die Sachanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

4.12

Sachanlagen

in Millionen €	30. Sept. 2012	31. Dez. 2011
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.861	6.894
Technische Anlagen und Maschinen	6.453	5.922
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.697	4.467
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.199	1.897
	20.210	19.180

8. Vermietete Gegenstände

Zum 30. September 2012 belief sich der Buchwert der vermieteten Gegenstände auf 25.342 (31. Dezember 2011: 22.811) Mio. €. In den ersten neun Monaten des Jahres 2012 ergaben sich Zugänge von 10.392 (2011: 9.072) Mio. € und Abgänge von 5.326 (2011: 5.104) Mio. €. Die Abschreibungen für die ersten neun Monate des Jahres 2012 betragen 2.819 (2011: 2.460) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen unter anderem 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. September 2012							
Höhe des Anteils (in %)	22,4	50,0	-	50,0	15,0	-	-
At-equity-Buchwert	2.337	1.475	-	391	164	753	5.120
At-equity-Ergebnis (Q3 2012) ²	104	9	-	28	8	-43	106
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2012) ²	253	22	-	52	20	-107	240
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 (Q3 2011) ²	15	-	11	-11	-20	1	-4
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2011) ²	86	-	21	9	-25	-11	80

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.

Kamaz. Ab dem dritten Quartal 2012 wurde der dreimonatige Zeitversatz in der Berichterstattung von Kamaz aufgehoben.

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. September 2012			31. Dezember 2011		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen						
Endkunden	13.260	25.370	38.630	13.174	23.234	36.408
Händler	8.406	1.469	9.875	7.718	1.434	9.152
Übrige	86	603	689	115	838	953
Buchwert (brutto)	21.752	27.442	49.194	21.007	25.506	46.513
Wertberichtigungen	-426	-553	-979	-447	-499	-946
Buchwert (netto)	21.326	26.889	48.215	20.560	25.007	45.567

11. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

4.15

Vorräte

in Millionen €	30. Sept. 2012	31. Dez. 2011
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.149	1.802
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.929	2.451
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	14.525	12.737
Geleistete Anzahlungen	84	91
	19.687	17.081

12. Eigenkapital

Belegschaftsaktienprogramme. In den ersten neun Monaten des Jahres 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 dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2012 betragen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 43 und 227 Mio. €.

4.16

Pensionsaufwendungen drittes Quartal

in Millionen €	Q3 2012			Q3 2011		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-99	-75	-24	-88	-71	-17
Zinsaufwand	-218	-184	-34	-211	-183	-28
Erwartete Erträge aus Planvermögen	150	118	32	157	131	26
Tilgung versicherungsmathematischer Verluste	-41	-34	-7	-22	-19	-3
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	-1	-	-1	-	-	-
Aufwendungen aus Plankürzungen und Planabgeltungen	-	-	-	-	-	-
	-209	-175	-34	-164	-142	-22

4.17

Pensionsaufwendungen erste neun Monate

in Millionen €	Q1-3 2012			Q1-3 2011		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-292	-226	-66	-263	-213	-50
Zinsaufwand	-649	-552	-97	-632	-548	-84
Erwartete Erträge aus Planvermögen	442	353	89	469	392	77
Tilgung versicherungsmathematischer Verluste	-121	-102	-19	-68	-58	-10
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	-1	-	-1	-	-	-
Aufwendungen aus Plankürzungen und Planabgeltungen	-2	-	-2	-5	-	-5
	-623	-527	-96	-499	-427	-72

14. Rückstellungen für sonstige Risiken

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

4.18

Rückstellungen für sonstige Risiken

in Millionen €	30. September 2012			31. Dezember 2011		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Produktgarantien	2.341	2.985	5.326	2.694	2.914	5.608
Personal- und Sozialbereich	1.273	1.580	2.853	1.679	1.431	3.110
Übrige	2.354	1.327	3.681	2.426	1.281	3.707
	5.968	5.892	11.860	6.799	5.626	12.425

15. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

4.19

Finanzierungsverbindlichkeiten

in Millionen €	30. September 2012			31. Dezember 2011		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Anleihen	6.594	28.656	35.250	5.594	20.725	26.319
Geldmarktpapiere	2.080	-	2.080	1.233	-	1.233
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	11.280	9.723	21.003	10.574	8.601	19.175
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	8.851	2.835	11.686	7.012	4.023	11.035
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	2.761	2.145	4.906	1.534	1.654	3.188
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	58	344	402	91	373	464
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	686	175	861	663	90	753
	32.310	43.878	76.188	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 dritte Quartal 2012 und 2011 wie folgt dar:

4.20

Segmentberichterstattung drittes Quartal

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Q3 2012								
Außenumsatzerlöse	14.778	7.467	2.049	933	3.345	28.572	-	28.572
Konzerninterne Umsatzerlöse	460	628	35	18	179	1.320	-1.320	-
Umsatzerlöse gesamt	15.238	8.095	2.084	951	3.524	29.892	-1.320	28.572
Segmentergebnis (EBIT)	975	507	75	-45	322	1.834	87	1.921
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-9	24	-5	-	-9	1	105	106
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-122	-44	-16	-2	-1	-185	-9	-194

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Q3 2011								
Außenumsatzerlöse	13.364	6.993	2.185	1.022	2.843	26.407	-	26.407
Konzerninterne Umsatzerlöse	462	626	37	19	163	1.307	-1.307	-
Umsatzerlöse gesamt	13.826	7.619	2.222	1.041	3.006	27.714	-1.307	26.407
Segmentergebnis (EBIT)	1.108	555	200	25	337	2.225	-257	1.968
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-12	2	2	-	-12	-20	16	-4
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-27	-7	-4	-	-1	-39	-2	-41

Die Segmentinformationen stellen sich für die ersten neun Monate des Jahres 2012 und 2011 wie folgt dar:

4.21

Segmentberichterstattung erste neun Monate

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Q1-3 2012								
Außenumsatzerlöse	44.123	21.934	6.340	2.666	9.404	84.467	-	84.467
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.416	1.673	252	31	520	3.892	-3.892	-
Umsatzerlöse gesamt	45.539	23.607	6.592	2.697	9.924	88.359	-3.892	84.467
Segmentergebnis (EBIT)	3.541	1.414	440	-205	1.004	6.194	100	6.294
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-37	55	-12	-	-20	-14	254	240
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-281	-100	-39	-9	-3	-432	-26	-458
Q1-3 2011								
Außenumsatzerlöse	40.935	18.891	6.200	3.003	8.445	77.474	-	77.474
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.398	1.618	242	35	502	3.795	-3.795	-
Umsatzerlöse gesamt	42.333	20.509	6.442	3.038	8.947	81.269	-3.795	77.474
Segmentergebnis (EBIT)	3.962	1.454	579	53	998	7.046	-466	6.580
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-39	18	-4	-	-10	-35	115	80
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-78	-27	-12	-3	-3	-123	-6	-129

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 dritten Quartal 2011 im Wesentlichen eine Abwertung des Beteiligungsbuchwerts an der Renault SA (110 Mio. €); in den ersten neun Monaten des Jahres 2011 sind zusätzlich Aufwendungen, die im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren stehen, enthalten.

4.22

Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT)

In Millionen €	Q3 2012	Q3 2011	Q1-3 2012	Q1-3 2011
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	1.834	2.225	6.194	7.046
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	105	16	254	115
Sonstige zentrale Posten	-8	-251	-119	-534
Eliminierungen	-10	-22	-35	-47
Konzern-EBIT	1.921	1.968	6.294	6.580
Zinserträge	194	269	619	701
Zinsaufwendungen	-476	-262	-1.278	-902
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.639	1.975	5.635	6.379

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 [7 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 [7 4.23](#) nicht enthalten sind (110 Mio. € zum 30. September 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			
	Q3 2012	Q3 2011	Q1-3 2012	Q1-3 2011	Q3 2012	Q3 2011	Q1-3 2012	Q1-3 2011
Assoziierte Unternehmen	215	203	620	518	109	30	291	106
Gemeinschaftsunternehmen	708	917	2.124	2.219	85	126	222	322

in Millionen €	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	30. Sept. 2012	31. Dezember 2011	30. Sept. 2012	31. Dezember 2011
Assoziierte Unternehmen	181	239	40	46
Gemeinschaftsunternehmen	745	526	20	24

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 Q3 2012

25. Oktober 2012

Jahrespressekonferenz und Telefonkonferenz für Analysten und Investoren

7. Februar 2013

Vorlage des Geschäftsberichts 2012

25. 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 www.daimler.com/ir/termine abzufragen.

