

DAIMLER TRUCK



Zwischenbericht Q2 2022

Inhalt

A Wichtige Kennzahlen	3
B Konzernzwischenlagebericht	7 - 27
Geschäftsentwicklung	7
Wichtige Ereignisse	9
Ertragslage	10
Finanzlage	17
Vermögenslage	22
Risiko- und Chancenbericht	24
Prognosebericht	25
C Konzernzwischenabschluss	28 - 54
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	28
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	29
Konzernbilanz	30
Konzern-Kapitalflussrechnung	31
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	32
Konzernanhang zum verkürzten Zwischenabschluss	34
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	55
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	56
D Weitere Informationen, Finanzkalender	57

Q2 Kennzahlen des Konzerns

A.01

Wichtige Kennzahlen Daimler Truck-Konzern

€-Werte in Millionen	Q2 2022	Q2 2021	Veränd. in %
Absatz (in Einheiten)	120.961	116.845	+4
Umsatz	12.104	10.235	+18 ¹
Umsatz des Industriegeschäfts ²	11.706	9.961	+18
EBIT	1.074	867	+24
EBIT des Industriegeschäfts	911	798	+14
Bereinigtes EBIT	1.010	878	+15
Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts	940	810	+16
Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	7,8	8,0	-
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	8,0	8,1	-
Konzernergebnis	946	608	+56
Ergebnis je Aktie (in €)	1,12	0,73	+53
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-756	500	-251
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-730	526	-239
Nettoliquidität des Industriegeschäfts	5.460	6.024 ⁴	-9
Sachinvestitionen	143	100	+43
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	443	364	+22
davon aktivierte Entwicklungskosten	49	41	+18
Aktive Belegschaft ³	103.386	99.849 ⁴	+4

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 11 %.

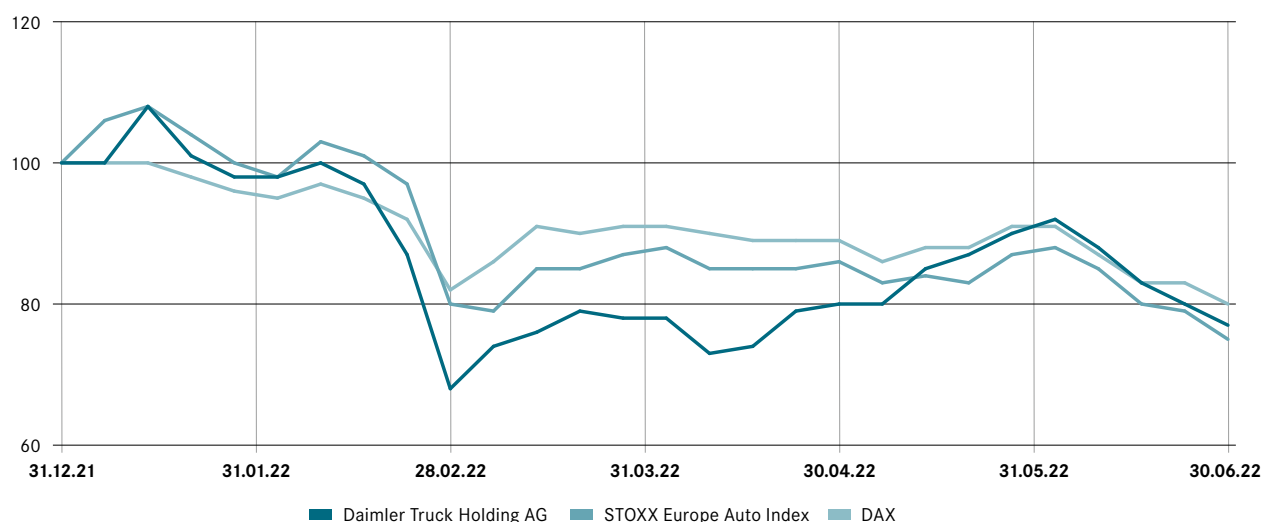
2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung.

3 Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft als Vollzeitäquivalent.

4 Stand 31.12.2021.

A.02

Börsenkursentwicklung (indexiert)



Q1-2 Kennzahlen des Konzerns

A.03

Wichtige Kennzahlen Daimler Truck-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-2 2022	Q1-2 2021	Veränd. in %
Absatz (in Einheiten)	230.247	218.209	+6
Umsatz	22.655	19.258	+18 ¹
Umsatz des Industriegeschäfts ²	21.948	18.707	+17
EBIT	1.535	2.566	-40
EBIT des Industriegeschäfts	1.326	2.461	-46
Bereinigtes EBIT	1.661	1.466	+13
Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts	1.544	1.362	+13
Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	6,0	13,2	-
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	7,0	7,3	-
Konzernergebnis	1.221	2.051	-40
Ergebnis je Aktie (in €)	1,43	2,47	-42
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-683	1.431	-148
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-524	960	-155
Nettoliquidität des Industriegeschäfts	5.460	6.024 ⁴	-9
Sachinvestitionen	242	189	+28
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	829	742	+12
davon aktivierte Entwicklungskosten	89	86	+3
Aktive Belegschaft ³	103.386	99.849 ⁴	+4

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 12%.

2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung.

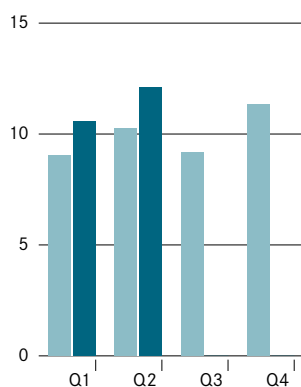
3 Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft als Vollzeitäquivalent.

4 Stand 31.12.2021.

A.04

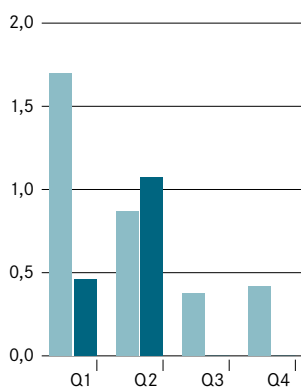
Umsatz

in Milliarden €



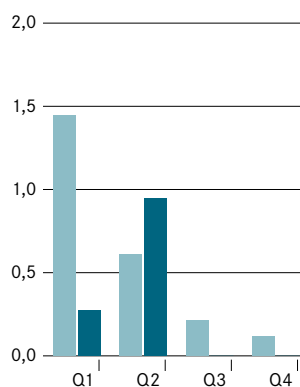
EBIT

in Milliarden €



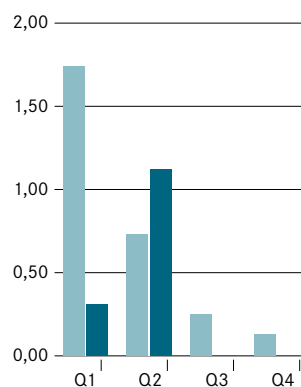
Konzernergebnis

in Milliarden €



Ergebnis je Aktie

in €



2021

2022

Q2 Kennzahlen der Segmente

A.05

	Q2 2022	Q2 2021	Veränd. in %
€-Werte in Millionen			
Trucks North America			
Absatz (Einheiten)	44.124	43.233	+2
Umsatz	5.150	4.085	+26
EBIT	523	440	+19
Bereinigtes EBIT	523	440	+19
Umsatzrendite (in %)	10,2	10,8	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	10,2	10,8	-
Sachinvestitionen	27	24	+13
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	145	107	+36
davon aktivierte Entwicklungskosten	-	-	-
Aktive Beschäftigte ¹	27.319	25.930 ²	+5
Mercedes-Benz			
Absatz (Einheiten)	38.812	38.717	+0
Umsatz	4.880	4.301	+13
EBIT	505	236	+114
Bereinigtes EBIT	512	243	+111
Umsatzrendite (in %)	10,4	5,5	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	10,5	5,7	-
Sachinvestitionen	78	53	+47
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	178	172	+3
davon aktivierte Entwicklungskosten	38	29	+31
Aktive Beschäftigte ¹	41.357	40.327 ²	+3
Trucks Asia			
Absatz (Einheiten)	36.704	33.125	+11
Umsatz	1.546	1.455	+6
EBIT	31	140	-78
Bereinigtes EBIT	30	140	-79
Umsatzrendite (in %)	2,0	9,6	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	1,9	9,6	-
Sachinvestitionen	26	16	+63
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	52	50	+4
davon aktivierte Entwicklungskosten	7	7	-
Aktive Beschäftigte ¹	15.988	15.865 ²	+1
Daimler Buses			
Absatz (Einheiten)	5.075	4.618	+10
Umsatz	873	727	+20
EBIT	-26	11	-336
Bereinigtes EBIT	-10	15	-167
Umsatzrendite (in %)	-2,9	1,5	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	-1,2	2,0	-
Sachinvestitionen	10	6	+67
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	40	26	+54
davon aktivierte Entwicklungskosten	4	4	-
Aktive Beschäftigte ¹	14.981	14.861 ²	+1
Financial Services			
Umsatz	398	274	+45
EBIT	163	69	+136
Bereinigtes EBIT	71	69	+3
Eigenkapitalrendite (in %)	34,9	17,9	-
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	15,1	17,9	-
Neugeschäft	2.364	1.450	+63
Vertragsvolumen	20.864	16.866 ²	+24
Aktive Beschäftigte ¹	1.487	1.245 ²	+19

1 Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft als Vollzeitäquivalent.

2 Stand 31.12.2021.

Q1-2 Kennzahlen der Segmente

A.06

	Q1-2 2022	Q1-2 2021	Veränd. in %
€-Werte in Millionen			
Trucks North America			
Absatz (Einheiten)	87.601	79.926	+10
Umsatz	9.733	7.581	+28
EBIT	909	854	+6
Bereinigtes EBIT	909	854	+6
Umsatzrendite (in %)	9,3	11,3	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	9,3	11,3	-
Sachinvestitionen	60	37	+62
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	273	214	+28
davon aktivierte Entwicklungskosten	-	-	-
Aktive Beschäftigte ¹	27.319	25.930	+5
Mercedes-Benz			
Absatz (Einheiten)	72.575	70.092	+4
Umsatz	9.185	8.106	+13
EBIT	681	339	+101
Bereinigtes EBIT	853	421	+103
Umsatzrendite (in %)	7,4	4,2	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	9,3	5,2	-
Sachinvestitionen	119	92	+29
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	331	340	-3
davon aktivierte Entwicklungskosten	69	63	+10
Aktive Beschäftigte ¹	41.357	40.327	+3
Trucks Asia			
Absatz (Einheiten)	66.697	64.895	+3
Umsatz	2.967	2.933	+1
EBIT	54	198	-73
Bereinigtes EBIT	61	198	-69
Umsatzrendite (in %)	1,8	6,8	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	2,0	6,8	-
Sachinvestitionen	41	43	-5
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	101	97	+4
davon aktivierte Entwicklungskosten	14	16	-13
Aktive Beschäftigte ¹	15.988	15.865	+1
Daimler Buses			
Absatz (Einheiten)	8.657	8.192	+6
Umsatz	1.499	1.233	+22
EBIT	-87	-78	+12
Bereinigtes EBIT	-55	-59	-7
Umsatzrendite (in %)	-5,8	-6,3	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	-3,7	-4,8	-
Sachinvestitionen	15	14	+7
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	70	60	+17
davon aktivierte Entwicklungskosten	6	8	-25
Aktive Beschäftigte ¹	14.981	14.861	+1
Financial Services			
Umsatz	707	551	+28
EBIT	210	104	+102
Bereinigtes EBIT	117	104	+13
Eigenkapitalrendite (in %)	23,8	14,0	-
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	13,3	14,0	-
Neugeschäft	3.932	2.684	+46
Vertragsvolumen	20.864	16.866 ²	+24
Aktive Beschäftigte ¹	1.487	1.245 ²	+19

1 Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft als Vollzeitäquivalent.

2 Stand 31.12.2021.

Konzernzwischenlagebericht

Konzernabsatz im Q2 mit 120.961 (i.V. 116.845) und per Juni mit 230.247 (i.V. 218.209) Einheiten über Vorjahresniveau
Umsatz im Q2 bei 12,1 Mrd. € (i.V. 10,2 Mrd. €), per Juni bei 22,7 Mrd. € (i.V. 19,3 Mrd. €)
Konzern-EBIT im Q2 von 1.074 Mio. € (i.V. 867 Mio. €); bereinigtes Konzern-EBIT von 1.010 Mio. € (i.V. 878 Mio. €)
Konzern-EBIT per Juni von 1.535 Mio. € (i.V. 2,566 Mrd. €); bereinigtes Konzern-EBIT von 1.661 Mio. € (i.V. 1.466 Mio. €)
Konzernergebnis im Q2 von 0,9 Mrd. € (i.V. 0,6 Mrd. €), per Juni von 1,2 Mrd. € (i.V. 2,1 Mrd. €)
Free Cash Flow im Industriegeschäft von -756 Mio. € im Q2 (i.V. 500 Mio. €) und -683 Mio. € per Juni (i.V. 1,431 Mrd. €)
Für das Gesamtjahr 2022 weiterhin Absatz zwischen 500 bis 520 Tsd. Einheiten, Umsatz zwischen 48,0 und 50,0 Mrd. € und EBIT auf Vorjahresniveau erwartet
Im Industriegeschäft weiterhin Umsatzrendite von 7% – 9% und Free Cash Flow auf Vorjahresniveau erwartet

Geschäftsentwicklung

Nachdem die Weltwirtschaft zunächst mit positiven Vorzeichen in das Jahr gestartet war, wirkte sich der Russland-Ukraine Krieg seit der russischen Invasion am 24. Februar 2022 belastend auf die globale wirtschaftliche Entwicklung und die Kapitalmärkte aus. Darüber hinaus haben sich die fossilen Energieträger sowie Rohstoffe, für die Russland und die Ukraine wichtige Produzenten sind, deutlich verteuert. Der daraus resultierende zusätzliche Preisdruck belastete sowohl Unternehmen als auch private Haushalte und beschleunigten den schon seit Mitte letzten Jahres beobachtbaren Anstieg der Inflationsraten. Neben den preislichen Auswirkungen der Krise führte die beschränkte Verfügbarkeit einiger Rohstoffe und Zulieferteile auch zu Produktionsengpässen. Diese Lieferengpässe wurden durch die COVID-19-bedingten Lockdowns in China noch verstärkt. Die allgemeine Unsicherheit über die Länge und den möglichen Ausgang des Konflikts sowie die hohen Inflationsraten belasteten zudem das Investitions- und Konsumklima sowie die Finanzmärkte. Diese verschlechterten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wirken sich ab dem zweiten Quartal negativ auf das Wirtschaftswachstum aus (siehe Prognosebericht).

Die Entwicklung der Lkw-Märkte wurde im zweiten Quartal und im gesamten ersten Halbjahr 2022 nicht wesentlich durch den Russland-Ukraine Krieg beeinflusst. Vielmehr beeinträchtigte weiterhin die Verfügbarkeit von Halbleitern die Produktion von Lkws, so dass die Nachfrage nicht immer vollständig bedient werden konnte. Der nordamerikanische Markt für schwere Lkw (Klasse 8) legte im zweiten Quartal um gut 5% zu. Damit lag das Marktvolumen mit einem Rückgang von rund 1% im ersten Halbjahr leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) bewegte sich sowohl im zweiten Quartal als auch im gesamten ersten Halbjahr auf Vorjahresniveau.

Konzernabsatz leicht über dem Vorjahresniveau

Im ersten Halbjahr 2022 hat der Daimler Truck-Konzern (nachfolgend auch »Daimler Truck« oder »Konzern« genannt) weltweit 230.247 (i.V. 218.209) Fahrzeuge abgesetzt, davon 120.961 (i.V. 116.845) Einheiten im zweiten Quartal ➔ **B.01.**

Das Segment **Trucks North America** hat im ersten Halbjahr 2022 87.601 (i.V. 79.926) Lkw abgesetzt, davon 44.124 (i.V. 43.233) Einheiten im zweiten Quartal. Der Absatzanstieg war trotz der Engpässe in den Zulieferketten im Wesentlichen auf die hohe Nachfrage zurückzuführen. In Mexiko konnten wir im ersten Halbjahr unseren Absatz mit 5.203 Einheiten um 59,2% im Vorjahresvergleich steigern. Auch in Kanada (22,6%) und in den USA (6,0%) verzeichneten wir einen Absatzanstieg.

Im ersten Halbjahr 2022 konnte das Segment **Mercedes-Benz** 72.575 (i.V. 70.092) Fahrzeuge absetzen, davon 38.812 (i.V. 38.717) Einheiten im zweiten Quartal. Der leichte Absatzanstieg war trotz der Engpässe in den Zulieferketten im Wesentlichen auf die Region EU30 zurückzuführen. Unsere Absätze sind in dieser Region im ersten Halbjahr um 14,6% auf 38.392 Einheiten gestiegen. Gegenläufig verzeichneten wir in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, einen leichten Absatzrückgang um 4,5% auf 15.670 Einheiten.

Die Absätze des Segments **Trucks Asia** sind im ersten Halbjahr 2022 um 2,8% auf 66.697 Einheiten gestiegen, im zweiten Quartal um 10,8% auf 36.704 Einheiten. Der Absatzanstieg des ersten Halbjahres war im Wesentlichen auf Überseemärkte zurückzuführen, z. B. in Indonesien mit 73,6% auf 16.743 Einheiten. Gegenläufig verzeichneten wir in Japan aufgrund Engpässen in der Lieferkette einen Absatzrückgang um 26,1% auf 13.018 Lkws und Busse.

Der Absatz der Auman Lkw, den wir in China in unserem Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) produzieren, ging aufgrund der Einführung der Abgasnorm China 6 und der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-bedingten Lockdowns in China mit 26.636 (i.V. 82.441) Einheiten im ersten Halbjahr deutlich zurück.

Das Segment **Daimler Buses** hat im ersten Halbjahr 2022 8.657 (i.V. 8.192) Einheiten abgesetzt. Gegenläufige Effekte innerhalb des Segments haben zu einem veränderten Produktmix geführt. So konnten wir unsere Absätze in der Region EU30 um 14,5% auf 2.191 Einheiten steigern. Auch in Mexiko erzielten wir ein Absatzplus von 11,8% auf 1.068 Einheiten. Gegenläufig setzten wir in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, mit 3.272 Einheiten insgesamt 2,6% weniger ab.

B.01**Konzernabsatz¹**

	Q1-2 2022	Q1-2 2021	Veränd. in %	Q2 2022	Q2 2021	Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	230.247	218.209	+5,5	120.961	116.845	+3,5
Trucks North America	87.601	79.926	+9,6	44.124	43.233	+2,1
Mercedes-Benz	72.575	70.092	+3,5	38.812	38.717	+0,2
Trucks Asia	66.697	64.895	+2,8	36.704	33.125	+10,8
Daimler Buses	8.657	8.192	+5,7	5.075	4.618	+9,9

¹ Die Summe der Segmente entspricht nicht dem Konzernabsatz aufgrund von Eliminierungen zwischen den Segmenten.

Das Segment **Financial Services** schloss im zweiten Quartal 2022 weltweit neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 2,4 Mrd. € (+63,0%) ab. Im Vorjahresvergleich stieg das Neugeschäft deutlich in den Regionen Nordamerika (+79,6%) sowie Europa und Südamerika (+89,2%), während Asien und Übersee einen leichten Rückgang verzeichnete (-6,3%). Im ersten Halbjahr 2022 hingegen schloss Financial Services weltweit neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 3,9 Mrd. € (+46,5%) ab. Dabei stieg das Neugeschäft deutlich in den Regionen Nordamerika (+56,3%) sowie Europa und Südamerika (+78,9%), während Asien und Übersee einen leichten Rückgang verzeichnete (-6,4%).

Das Vertragsvolumen lag Ende Juni 2022 bei 20,9 Mrd. € und somit deutlich über dem Niveau des Vorjahreswertes (+26,7%). Einerseits lässt sich dieses Wachstum auf positive Währungskursentwicklungen in Nord- und Südamerika zurückführen. Wechselkursbereinigt hingegen stabilisierte sich das Vertragsvolumen mit einem Wachstum von 15,9%. Andererseits ist das Wachstum durch die Aufnahme der neuen Phase 2 Märkte (Argentinien, Belgien, Niederlande, Italien im April 2022 und die spanische Vermietungsgesellschaft im Mai 2022) in Europa und Südamerika zu begründen. Wechselkursbereinigt sowie bereinigt um das Portfolio dieser Märkte bedeutet dies ein leichtes Wachstum von 7,0%.

Die **Investitionen in Sachanlagen** des Daimler Truck-Konzerns beliefen sich ersten Halbjahr 2022 auf 242 Mio. € (i.V. 189 Mio. €), im zweiten Quartal 2022 auf 143 Mio. € (i.V. 100 Mio. €).

Die **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** inkl. Aktivierungen von Daimler Truck betrugen im ersten Halbjahr 829 Mio. € (i.V. 742 Mio. €), im zweiten Quartal 443 Mio. € (i.V. 364 Mio. €).

Wichtige Ereignisse

Daimler Truck unterstützt ukrainische Bevölkerung

Daimler Truck verfolgt zutiefst bestürzt die Entwicklung des Krieges gegen die Ukraine, der immenses Leid über die Bevölkerung bringt. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus der ganzen Welt erklären sich solidarisch mit der ukrainischen Bevölkerung und unterstützen konkret mit Lkws und Bussen für Hilfslieferungen sowie Sach- und Geldspenden für Hilfsaktionen. Dazu gehört auch eine größere Geldspende, die von der Belegschaft von Daimler Truck gespendet und durch das Unternehmen verdoppelt wurde.

Autonome Lkw: Daimler Truck Tochter TORC Robotics kooperiert mit führenden US-Logistikunternehmen

Daimler Truck ist einer der führenden Lkw-Hersteller bei der Entwicklung autonomer Lkw (SAE Level 4) mit sicherheitsrelevanten redundanten Fahrsystemen. Mit seiner eigenständigen Tochtergesellschaft TORC Robotics treibt Daimler Truck die Entwicklung des autonomen Lkw-Transports in den USA voran. TORC geht nun den nächsten Schritt und arbeitet mit führenden US-Logistikunternehmen zusammen, um autonome Lkw in die Praxisanwendung zu bringen. So hat TORC das Beratungsgremium »Torc Autonomous Advisory Council« (TAAC) mit wichtigen Akteuren der Logistikindustrie ins Leben gerufen, um umfassende Branchenexpertise in seinen Entwicklungsprozess zu integrieren. Darüber hinaus hat TORC Robotics im April auch ein Technologie- und Softwareentwicklungszentrum in Stuttgart eröffnet.

MirrorCam, 2. Generation: Mercedes-Benz Trucks entwickelt Spiegelkamerasystem weiter

Mercedes-Benz Trucks hat der MirrorCam ein erstes Update verpasst und das mit mehreren Innovationspreisen ausgezeichnete System in wichtigen Details weiterentwickelt. Bereits 2014 hat Mercedes-Benz Trucks mit seiner Studie »Mercedes-Benz Future Truck 2025« einen Lkw mit Kameras anstelle von Außenspiegeln präsentiert. Im Jahr 2018 hat der Hersteller dann als erster der Branche die MirrorCam in Serie eingeführt – das erste Spiegelkamerasystem für Lkw.

Über eine Million Testmeilen: Daimler Truck bringt elektrischen Freightliner Cascadia in Nordamerika in Serie

Nach weit über einer Million Testmeilen (über 1,6 Millionen Kilometer) im täglichen Kundenbetrieb stellen Daimler Truck und seine US-Marke Freightliner die Serienversion des voll-elektrischen eCascadia vor. Der Produktionsstart ist noch für 2022 vorgesehen.

Zusammenarbeit bei Batterietechnologie: Daimler Truck beteiligt sich an deutschem Hightech-Maschinenbauer Manz

Daimler Truck wird im Rahmen einer Kapitalerhöhung mit rund zehn Prozent ein wichtiger Ankeraktionär beim deutschen Hightech-Maschinenbauer Manz AG mit Sitz in Reutlingen, vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständigen Kartellbehörden. Ergänzend haben beide Unternehmen einen Kooperationsvertrag über eine strategische Partnerschaft

unterzeichnet, um in einem ersten Schritt eine Pilotlinie für die Herstellung von Lithium-Ionen-Batteriezellen und für die Montage von Batterien am Daimler Truck Standort Mannheim aufzubauen.

Mercedes-Benz Trucks treibt Elektrifizierung voran – eActros LongHaul geht 2022 auf die Straße

Nach dem Marktstart des eActros für den schweren Verteilerverkehr in 2021 treibt Mercedes-Benz Trucks die Einführung weiterer batterieelektrischer Modelle für dieses und die kommenden Jahre konsequent voran. Für das wichtige Fernverkehrssegment soll 2024 der eActros LongHaul mit einer Reichweite von etwa 500 Kilometer mit einer Batterieaufladung serienreif sein.

Versicherungsberatung für Lkw- und Buskunden: Kooperation zwischen Financial Services und Marsh

Lkw- und Buskunden von Daimler Truck Financial Services erhalten Zugang zu professioneller Versicherungsberatung. Dazu wurde ein Kooperationsvertrag mit Marsh GmbH, Deutschland, dem weltweit führenden Versicherungsmakler und Risikoberater, unterzeichnet. Das neue Serviceangebot umfasst eine ganzheitliche Neubewertung und Neuausrichtung des gesamten Versicherungsportfolios von Daimler Truck Financial Services Kunden.

Daimler Buses Werk Neu-Ulm startet Produktion der nächsten Generation Setra Reisebusse: Neue ComfortClass und TopClass laufen vom Band

Das Daimler Buses Werk Neu-Ulm hat mit der Serienproduktion der neuen Setra ComfortClass und TopClass 500 begonnen. Die erste ComfortClass der nächsten Generation ist bereits vom Band gelaufen, die TopClass folgt in Kürze. Damit unterstreicht der Standort seine Rolle als Kompetenzzentrum für Reisebusse im Daimler Buses Produktionsverbund und trägt maßgeblich dazu bei, dass die neuen Reisebusse in höchster Setra Qualität auf die Straße gebracht werden.

Daimler Truck veröffentlicht Nachhaltigkeitsbericht 2021

Ganzheitliches Nachhaltigkeitsverständnis, CO₂-neutrale Produkte und Produktion bis 2039, Verantwortung für Mitarbeiter und Gesellschaft sowie die Schaffung von klaren Verbindlichkeiten mit einer starken Corporate Governance: Mit diesen Begriffen lässt sich die Neuausrichtung der nachhaltigen Geschäftsstrategie von Daimler Truck beschreiben.

Hauptversammlung: Daimler Truck bekräftigt Führungsanspruch auf dem Weg zu nachhaltigem Transport

Im Rahmen ihrer ersten ordentlichen Hauptversammlung bekräftigt die Daimler Truck Holding AG ihren Anspruch, als Leitunternehmen der Transportindustrie die Transformation der Branche entscheidend mitzugestalten und für Kunden, Aktionäre und Mitarbeiter einen nachhaltigen Mehrwert zu schaffen. Das Unternehmen verfolgt im ersten Jahr seiner Unabhängigkeit trotz großer externer Unsicherheitsfaktoren konsequent weiter die klare Strategie, sein Ertragspotential voll auszuschöpfen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu erhalten, werden die verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung und die verkürzte Konzernbilanz zusätzlich zum Daimler Truck-Konzern für das »Industriegeschäft« und für »Financial Services« dargestellt. Die Spalten Industriegeschäft und Financial Services stellen dabei eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar. Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung. Financial Services entspricht dem Segment Financial Services. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet und werden in der Überleitung ausgewiesen.

Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns im zweiten Quartal 2022

Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im zweiten Quartal 2022 mit 12,1 Mrd. € (i.V. 10,2 Mrd. €) deutlich über dem Vorjahresquartalswert. Auch bereinigt um positive Wechselkurseffekte lag der Umsatz deutlich über dem Vorjahresquartalsniveau. Der Umsatzanstieg des Daimler Truck-Konzerns resultierte im Wesentlichen aus der verbesserten Preisdurchsetzung der Fahrzeugsegmente, einer vorteilhaften Wechselkursentwicklung (insbesondere US-Dollar), einem leichten Anstieg der Absätze sowie aus einem Lizenzvertrag mit Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (»BFDA«).

Die Funktionskosten lagen im Wesentlichen aufgrund gestiegener Rohmaterialkosten über dem Vorjahresquartal.

Im zweiten Quartal 2022 resultiert der Anstieg in den sonstigen betrieblichen Erträgen i.H.v. 84 Mio. € aus dem Erwerb von Lkw- und Busbezogenen Financial Services Gesellschaften sowie ein Financial Services Geschäftsbereich (zusammen nachfolgend auch »erworbenes Finanzdienstleistungsgeschäft«) von der Mercedes-Benz Group.

Das At-equity-Ergebnis lag im zweiten Quartal 2022 mit -17 Mio. € (i.V. 89 Mio. €) unter dem Vorjahresquartalswert. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den negativen Ergebnisbeitrag des Joint Ventures BFDA im Segment Trucks Asia aufgrund gesunkener Absätze zurückzuführen.

Das **EBIT** belief sich im zweiten Quartal 2022 auf 1.074 Mio. € (i.V. 867 Mio. €) und lag damit deutlich über dem Vorjahresquartalswert. Das bereinigte EBIT des Daimler Truck-Konzerns lag mit 1.010 Mio. € (i.V. 878 Mio. €) ebenfalls über dem Vorjahresquartalsniveau. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle 7 B.04 enthalten.

Das **Zinsergebnis** belief sich im zweiten Quartal 2022 auf -21 Mio. € (i.V. -26 Mio. €).

Im zweiten Quartal 2022 wird unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von -107 Mio. € (i.V. -233 Mio. €) ausgewiesen. Die Steuerquote betrug 10,2 % (i.V. 27,7 %). Im zweiten Quartal 2022 wurde die Steuerquote wesentlich durch eine Auflösung der Wertberichtigung der aktiven latenten Steuern von 110 Mio. € beeinflusst, die im Wesentlichen aus der Reduktion der temporären Differenzen aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen im deutschen Organkreis resultiert.

Das **Konzernergebnis** lag mit 946 Mio. € deutlich über dem Niveau des Vorjahresquartals von 608 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 24 Mio. € (i.V. 7 Mio. €). Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 922 Mio. € (i.V. 601 Mio. €). Das **Ergebnis je Aktie** betrug 1,12 € (i.V. 0,73 €).

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 823 Mio. Stück zugrunde gelegt.

Tabelle **7 B.02** zeigt die verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Financial Services. Tabelle **7 B.03** zeigt die Zusammensetzung des EBIT für das Industriegeschäft.

B.02

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung zweites Quartal	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q2 2022	Q2 2021	Q2 2022	Q2 2021	Q2 2022	Q2 2021
in Millionen €						
Umsatzerlöse	12.104	10.235	11.706	9.961	398	274
Umsatzkosten	-9.696	-8.261	-9.431	-8.103	-266	-158
Bruttoergebnis vom Umsatz	2.408	1.974	2.275	1.858	132	116
Vertriebskosten	-703	-634	-673	-604	-30	-29
Allgemeine Verwaltungskosten	-482	-394	-428	-357	-53	-37
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-394	-323	-394	-323	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	198	56	82	37	115	19
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-17	89	-17	89	-	-
Übriges Finanzergebnis	64	99	66	99	-1	-
EBIT	1.074	867	911	798	163	69
Zinsergebnis	-21	-26	-21	-26	-	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.053	841	890	772	163	69
Ertragsteuern	-107	-233	-101	-212	-6	-21
Konzernergebnis	946	608	789	560	157	48
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	24	7				
davon Anteil der Aktionäre am Konzernergebnis	922	601				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre						
Unverwässert und verwässert	1,12	0,73				

B.03

EBIT des Industriegeschäfts zweites Quartal	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz		Trucks Asia		Daimler Buses		Überleitung	
	Q2 2022	Q2 2021	Q2 2022	Q2 2021	Q2 2022	Q2 2021	Q2 2022	Q2 2021	Q2 2022	Q2 2021	Q2 2022	Q2 2021
in Millionen €												
Umsatzerlöse	11.706	9.961	5.150	4.085	4.880	4.301	1.546	1.455	873	727	-743	-607
Umsatzkosten	-9.431	-8.103	-4.251	-3.348	-3.860	-3.599	-1.279	-1.158	-770	-601	730	603
Bruttoergebnis vom Umsatz	2.275	1.858	899	737	1.020	701	266	297	103	126	-13	-4
Vertriebskosten	-673	-604	-107	-80	-365	-347	-152	-136	-72	-57	23	15
Allgemeine Verwaltungskosten	-428	-357	-163	-134	-146	-111	-64	-73	-44	-44	-11	5
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-394	-323	-145	-107	-141	-143	-45	-42	-36	-22	-28	-9
Übrige Erträge/ Aufwendungen	131	225	39	24	137	136	24	94	24	7	-93	-36
EBIT	911	798	523	440	505	236	31	140	-26	11	-122	-28

EBIT der Segmente im zweiten Quartal 2022

Das Segment **Trucks North America** wurde durch folgende wesentliche Faktoren im Vergleich zum zweiten Quartal 2021 beeinflusst:

- + Verbesserte Preisdurchsetzung
- + Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung
- + Positive Entwicklung des Aftersalesgeschäfts
- Gestiegene Rohmaterialkosten
- Mehrkosten und Ineffizienzen durch Engpässe in den Zulieferketten

Das Segment **Mercedes-Benz** wurde durch folgende wesentliche Faktoren im Vergleich zum zweiten Quartal 2021 beeinflusst:

- + Verbesserte Preisdurchsetzung
- + Positive Effekte aus dem Lizenzvertrag mit BFDA
- + Positive Entwicklung des Aftersalesgeschäfts
- + Positive Effekte aus höheren Zinssätzen im Zusammenhang mit sonstigen Personalrückstellungen
- + Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung
- Gestiegene Rohmaterialkosten
- Mehrkosten und Ineffizienzen durch Engpässe in den Zulieferketten

Die Bereinigungen umfassen im Wesentlichen für das Segment **Mercedes-Benz**:

- Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Spin-Off i.H.v. 6 Mio. € (i.V. 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalt)
- Wertberichtigung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg i.H.v. -4 Mio. € (M&A-Sachverhalt)
- Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 5 Mio. € (i.V. 7 Mio. €) (Restrukturierungsmaßnahme)

Das Segment **Trucks Asia** wurde durch folgende wesentliche Faktoren im Vergleich zum zweiten Quartal 2021 beeinflusst:

- Negativer Effekt des at-equity Ergebnisses aus dem Joint Venture BFDA aufgrund des deutlichen Marktrückgangs verursacht durch die Einführung der Abgasnorm China 6 in 2021 sowie der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-bedingten Lockdowns
- Gestiegene Rohmaterialkosten
- Mehrkosten und Ineffizienzen durch Engpässe in den Zulieferketten
- Deutlicher Rückgang des Absatzes in Japan durch Engpässe in der Lieferkette
- + Deutlich erhöhtes Absatzvolumen insbesondere in Indonesien aufgrund von Markterholung
- + Verbesserte Preisdurchsetzung in Indien und Indonesien
- + Positive Entwicklung des Aftersalesgeschäfts

Die Bereinigungen umfassen für das Segment **Trucks Asia**:

- Wertberichtigung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg i.H.v. -1 Mio. € (M&A-Sachverhalt)

Das Segment **Daimler Buses** wurde durch folgende wesentliche Faktoren im Vergleich zum zweiten Quartal 2021 beeinflusst:

- Gestiegene Rohmaterialkosten
- Negativer Effekt aus Eliminierungen (positiv im zweiten Quartal 2021, negativer Gegeneffekt im vierten Quartal 2021)
- + Deutlich erhöhtes Absatzvolumen in der Region EU30 und Lateinamerika
- + Positive Entwicklung des Aftersalesgeschäfts sowie eine verbesserte Preisdurchsetzung

Die Bereinigungen umfassen für das Segment **Daimler Buses**:

- Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 8 Mio. € (i.V. 4 Mio. €) (Restrukturierungsmaßnahme)
- Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf der Minibus GmbH i.H.v. 7 Mio. € (i.V. 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalt)

Das Segment **Financial Services** wurde durch folgende wesentliche Faktoren im Vergleich zum zweiten Quartal 2021 beeinflusst:

- + Erträge im Zusammenhang mit Erwerben des Finanzdienstleistungsgeschäfts, die in den Bereinigungen enthalten sind
- + Gestiegenes Ergebnis durch verbesserte Zinsmarge und durch Aufnahme des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts
- + Verbesserung der relativen Risikokostensituation
- + Vorteilhafte Entwicklung der Wechselkurse vor allem in Nord- und Südamerika
- Höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Integration des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Sicherstellung des operativen Geschäftsbetriebes

Die Bereinigungen umfassen für das Segment **Financial Services**:

- Ergebnis im Zusammenhang mit Erwerben des Finanzdienstleistungsgeschäfts i.H.v. 92 Mio. € (i.V. 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalt)

Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [7 B.04](#) enthalten.

Das EBIT der **Überleitung** liegt unter dem Vorjahresniveau. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf Anpassungen des beizulegenden Zeitwerts von Beteiligungen zurückzuführen. In der Überleitung sind Bereinigungen i.H.v. 7 Mio. € enthalten. Diese Bereinigungen umfassen im Wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Spin-Off (M&A-Sachverhalt).

B.04

Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT zweites Quartal

	Trucks North Americia	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
Q2 2022							
EBIT	523	505	31	-26	163	-122	1.074
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	5	-	8	-	-	13
M&A-Sachverhalte	-	2	-1	7	-92	7	-77
Bereinigtes EBIT	523	512	30	-10	71	-115	1.010
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	10,2	10,4	2,0	-2,9	34,9	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/ Eigenkapitalrendite (in %)¹	10,2	10,5	1,9	-1,2	15,1	-	-

	Trucks North Americia	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
Q2 2021							
EBIT	440	236	140	11	69	-28	867
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	7	-	4	-	1	11
M&A-Sachverhalte	-	-	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	440	243	140	15	69	-28	878
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	10,8	5,5	9,6	1,5	17,9	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/ Eigenkapitalrendite (in %)¹	10,8	5,7	9,6	2,0	17,9	-	-

¹ Die bereinigte Umsatzrendite bei den Segmenten des Industriegeschäfts ermittelt sich als Verhältnis von bereinigtem EBIT zu Umsatzerlösen. Die bereinigte Eigenkapitalrendite bei Financial Services wird als Verhältnis von bereinigtem EBIT und durchschnittlichem Eigenkapital der Quartale bestimmt.

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns im ersten Halbjahr 2022

Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im ersten Halbjahr 2022 mit 22,7 Mrd. € deutlich über dem vergleichbaren Vorjahreswert (19,3 Mrd. €). Auch bereinigt um positive Wechselkurseffekte lag der Umsatz deutlich über dem Vorjahresniveau. Der Umsatzanstieg des Daimler Truck-Konzerns resultierte im Wesentlichen aus der verbesserten Preisdurchsetzung der Fahrzeugsegmente, einer vorteilhaften Wechselkursentwicklung (insbesondere US-Dollar), einem leichten Anstieg der Absätze sowie aus einem Lizenzvertrag mit BFDA.

Die Funktionskosten im ersten Halbjahr lagen im Wesentlichen aufgrund gestiegener Rohmaterialkosten über dem Vorjahreswert. Im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine Krieg wurde eine Wertminderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 108 Mio. € in den Vertriebskosten erfasst.

Im zweiten Quartal 2022 ist ein Ertrag in den sonstigen betrieblichen Erträgen i.H.v. 84 Mio. € im Zusammenhang mit dem erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäft enthalten.

Das at-equity-Ergebnis lag im ersten Halbjahr 2022 mit -112 Mio. € (i.V. 123 Mio. €) unter dem Vorjahreswert. Diese Entwicklung ist zum einen auf den negativen Ergebnisbeitrag

des Joint Ventures BFDA im Segment Trucks Asia aufgrund gesunkener Absätze zurückzuführen. Zum anderen ist die Entwicklung auf die Wertminderung des at-equity Buchwertes der Daimler Kamaz Truck Holding GmbH (»DKTH«) i.H.v. 71 Mio. € zurückzuführen.

Das **EBIT** belief sich im ersten Halbjahr 2022 auf 1.535 Mio. € (i.V. 2.566 Mio. €) und lag damit deutlich unter dem vergleichbaren Vorjahreswert. Im Vorjahr wirkte ein positiver Ertrag i.H.v. 1.215 Mio. € im Zusammenhang mit der Gründung des Brennstoffzellen-Joint Ventures cellcentric GmbH & Co. KG (»cellcentric«). Das bereinigte EBIT des Daimler Truck-Konzerns lag mit 1.661 Mio. € (i.V. 1.466 Mio. €) über dem Vorjahresniveau. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [B.07](#) enthalten.

Das **Zinsergebnis** belief sich im ersten Halbjahr 2022 auf -23 Mio. € (i.V. -49 Mio. €).

Im ersten Halbjahr 2022 wird unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von -291 Mio. € (i.V. -466 Mio. €) ausgewiesen. Die Steuerquote betrug 19,2 % (i.V. 18,5 %). Im ersten Halbjahr 2022 wurde die Steuerquote wesentlich durch eine Auflösung der Wertberichtigung der aktiven latenten Steuern von 110 Mio. € beeinflusst, die im Wesentlichen aus der Reduktion der temporären Differenzen aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen im deutschen Organkreis resultiert. Im ersten Halbjahr 2021 wirkte sich mindernd auf die Steuerquote aus, dass auf den Ertrag im Zusammenhang mit dem Brennstoffzellen-Joint Venture cellcentric lediglich ein latenter Steueraufwand auf Körperschaftsteuer anfiel (15,825 % inklusive Solidaritätszuschlag).

Das **Konzernergebnis** lag mit 1.221 Mio. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahres von 2.051 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 42 Mio. € (i.V. 16 Mio. €). Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 1.179 Mio. € (i.V. 2.035 Mio. €). Das **Ergebnis je Aktie** betrug 1,43 € (i.V. 2,47 €).

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 823 Mio. Stück zugrunde gelegt.

Tabelle **7 B.05** zeigt die verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Financial Services für das erste Halbjahr 2022. Tabelle **7 B.06** zeigt die Zusammensetzung des EBIT für das Industriegeschäft für das erste Halbjahr 2022.

B.05

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung erstes Halbjahr	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-2 2022	Q1-2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021
in Millionen €						
Umsatzerlöse	22.655	19.258	21.948	18.707	707	551
Umsatzkosten	-18.358	-15.625	-17.889	-15.268	-469	-357
Bruttoergebnis vom Umsatz	4.297	3.633	4.059	3.438	238	194
Vertriebskosten	-1.470	-1.275	-1.416	-1.217	-54	-58
Allgemeine Verwaltungskosten	-852	-782	-760	-713	-92	-68
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-740	-656	-740	-656	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	330	1.405	209	1.368	120	37
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-112	123	-112	123	-	-
Übriges Finanzergebnis	82	118	85	118	-2	-1
EBIT	1.535	2.566	1.326	2.461	210	104
Zinsergebnis	-23	-49	-22	-48	-1	-1
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.512	2.517	1.304	2.414	209	103
Ertragsteuern	-291	-466	-271	-436	-20	-30
Konzernergebnis	1.221	2.051	1.032	1.978	189	73
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	42	16				
davon Anteil der Aktionäre am Konzernergebnis	1.179	2.035				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre						
Unverwässert und verwässert	1,43	2,47				

B.06

EBIT des Industriegeschäfts erstes Halbjahr	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz		Trucks Asia		Daimler Buses		Überleitung	
	Q1-2 2022	Q1-2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021
in Millionen €												
Umsatzerlöse	21.948	18.707	9.733	7.581	9.185	8.106	2.967	2.933	1.499	1.233	-1.436	-1.147
Umsatzkosten	-17.889	-15.268	-8.125	-6.156	-7.361	-6.799	-2.432	-2.350	-1.339	-1.093	1.367	1.130
Bruttoergebnis vom Umsatz	4.059	3.438	1.609	1.425	1.823	1.307	535	583	160	140	-68	-17
Vertriebskosten	-1.416	-1.217	-195	-144	-812	-711	-324	-284	-131	-116	47	37
Allgemeine Verwaltungskosten	-760	-713	-293	-259	-250	-227	-123	-154	-94	-82	-1	9
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-740	-656	-273	-214	-262	-277	-86	-81	-64	-52	-54	-30
Übrige Erträge/ Aufwendungen	182	1.610	61	46	182	248	53	134	41	32	-156	1.149
EBIT	1.326	2.461	909	854	681	339	54	198	-87	-78	-232	1.147

EBIT der Segmente im ersten Halbjahr 2022

Das Segment **Trucks North America** wurde durch folgende wesentliche Faktoren im Vergleich zum ersten Halbjahr 2021 beeinflusst:

- + Verbesserte Preisdurchsetzung
- + Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung
- + Deutlich erhöhtes Absatzvolumen trotz anhaltender Engpässe in den Zulieferketten
- + Positive Entwicklung des Aftersalesgeschäfts
- Gestiegene Rohmaterialkosten
- Mehrkosten und Ineffizienzen durch Engpässe in den Zulieferketten

Das Segment **Mercedes-Benz** wurde durch folgende wesentliche Faktoren im Vergleich zum ersten Halbjahr 2021 beeinflusst:

- + Verbesserte Preisdurchsetzung
- + Positive Effekte aus dem Lizenzvertrag mit BFDA
- + Positive Entwicklung des Aftersalesgeschäfts
- + Positive Effekte aus höheren Zinssätzen im Zusammenhang mit sonstigen Personalrückstellungen
- + Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung
- + Leicht erhöhtes Absatzvolumen trotz anhaltender Engpässe in den Zulieferketten
- Gestiegene Rohmaterialkosten
- Mehrkosten und Ineffizienzen durch Engpässe in den Zulieferketten
- Negative Effekte aufgrund des Russland-Ukraine-Kriegs, die in den Bereinigungen enthalten sind

Die Bereinigungen umfassen für das Segment **Mercedes-Benz**:

- Wertminderung der Forderungen/Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg i.H.v. 86 Mio. € (M&A-Sachverhalt)
- Wertminderung des at-equity Buchwertes der DKTH in Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine Krieg i.H.v. 71 Mio. € (M&A-Sachverhalt)
- Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Spin-Off i.H.v. 6 Mio. € (i.V. 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalt)
- Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 10 Mio. € (i.V. 82 Mio. €) (Restrukturierungsmaßnahme)

Das Segment **Trucks Asia** wurde durch folgende wesentliche Faktoren im Vergleich zum ersten Halbjahr 2021 beeinflusst:

- Negativer Effekt des at-equity Ergebnisses aus dem Joint Venture BFDA aufgrund des deutlichen Marktrückgangs verursacht durch die Einführung der Abgasnorm China 6 in 2021 sowie der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-bedingten Lockdowns
- Gestiegene Rohmaterialkosten
- Mehrkosten und Ineffizienzen durch Engpässe in den Zulieferketten
- Deutlicher Rückgang des Absatzes in Japan durch Engpässe in der Lieferkette
- + Verbesserte Preisdurchsetzung in Indien und Indonesien
- + Positive Entwicklung des Aftersalesgeschäfts

Die Bereinigungen umfassen für das Segment **Trucks Asia**:

- Wertminderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg i.H.v. 7 Mio. € (M&A-Sachverhalt)

Das Segment **Daimler Buses** wurde durch folgende wesentliche Faktoren im Vergleich zum ersten Halbjahr 2021 beeinflusst:

- Gestiegene Rohmaterialkosten
- Negativer Effekt aus Eliminierungen (positiv im zweiten Quartal 2021, negativer Gegeneffekt im vierten Quartal 2021)
- + Leicht erhöhtes Absatzvolumen
- + Verbesserte Preisdurchsetzung sowie positive Entwicklung des Aftersalesgeschäfts

Die Bereinigungen umfassen für das Segment **Daimler Buses**:

- Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 24 Mio. € (i.V. 4 Mio. €) (Restrukturierungsmaßnahme)
- Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf der Minibus GmbH i.H.v. 7 Mio. € (i.V. 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalt)
- Wertminderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg i.H.v. 1 Mio. € (M&A-Sachverhalt)

Das Segment **Financial Services** wurde durch folgende wesentliche Faktoren im Vergleich zum ersten Halbjahr 2021 beeinflusst:

- + Erträge im Zusammenhang mit Erwerben des Finanzdienstleistungsgeschäfts, die in den Bereinigungen enthalten sind
- + Gestiegenes Ergebnis durch verbesserte Zinsmarge und durch Aufnahme des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts
- + Verbesserung der relativen Risikokostensituation
- + Vorteilhafte Entwicklung der Wechselkurse vor allem in Nord- und Südamerika
- Höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Integration des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Sicherstellung des operativen Geschäftsbetriebes

Die Bereinigungen umfassen für das Segment **Financial Services**:

- Ergebnis im Zusammenhang mit Erwerben des Finanzdienstleistungsgeschäfts i.H.v. 92 Mio. € (i.V. 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalt)

Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle **B.07** enthalten.

Das EBIT der **Überleitung** liegt unter dem Vorjahresniveau. Im Vorjahr führten die Erträge aus dem Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric zu einem positiven Ergebniseffekt i.H.v. 1.215 Mio. €, die in den Bereinigungen enthalten waren.

B.07

Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT erstes Halbjahr

	Trucks North Americia	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
Q1-2 2022							
EBIT	909	681	54	-87	210	-232	1.535
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	10	-	24	-	-	33
M&A-Sachverhalte	-	163	7	8	-92	7	93
Bereinigtes EBIT	909	853	61	-55	117	-225	1.661
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	9,3	7,4	1,8	-5,8	23,8	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	9,3	9,3	2,0	-3,7	13,3	-	-

	Trucks North Americia	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
Q1-2 2021							
EBIT	854	339	198	-78	104	1.147	2.566
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	82	-	4	-	14	99
M&A-Sachverhalte	-	-	-	15	-	-1.214	-1.199
Bereinigtes EBIT	854	421	198	-59	104	-53	1.466
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	11,3	4,2	6,8	-6,3	14,0	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	11,3	5,2	6,8	-4,8	14,0	-	-

¹ Die bereinigte Umsatzrendite bei den Segmenten des Industriegeschäfts ermittelt sich als Verhältnis von bereinigtem EBIT zu Umsatzerlösen. Die bereinigte Eigenkapitalrendite bei Financial Services wird als Verhältnis von bereinigtem EBIT und durchschnittlichem Eigenkapital der Quartale bestimmt.

Finanzlage

Aus dem **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** [↗ B.08](#) ergab sich im ersten Halbjahr 2022 ein Mittelabfluss von 1,5 Mrd. € (i.V. Mittelzufluss 1,1 Mrd. €). Trotz des starken Gegenwinds, dem das Unternehmen im ersten Halbjahr 2022 ausgesetzt war, blieb das Ergebnis vor Ertragsteuern, ohne Berücksichtigung des Ertrags aus dem Verkauf von 50 % der cellcentric an die Volvo Group in 2021, vergleichbar mit dem ersten Halbjahr 2021. Aufgrund der anhaltenden Halbleiterknappheit hat der Konzern sich bewusst entschieden, auf Kundenauftragsbasis zu produzieren. Die eingeschlagene Strategie, jeden Kundenauftrag zu befriedigen, kann temporär zu höheren Beständen bei den unfertigen Erzeugnissen führen. Diese Situation sollte sich ab dem zweiten Halbjahr 2022 mit besserer Verfügbarkeit der Halbleiterkomponenten verbessern. Der Anstieg der Vorräte ist im Wesentlichen auf Lieferengpässe von Rohstoffen, vor allem bei Halbleitern zurückzuführen, sowie einer hohen Zahl von Fahrzeugen, die sich im Auslieferungsprozess befinden. Dies trug einschließlich des Anstiegs der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie des Rückgangs der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, zu einer negativen Working Capital-Veränderung i.H.v. -1,2 Mrd. € (i.V. -0,2 Mrd. €) bei.

Der Rückgang im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit resultiert zusätzlich aus dem Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die positive Entwicklung des Portfolios führte zu deutlich höheren Kreditauszahlungen, die die Rückzahlungen aus dem laufenden Portfolio überkompensiert haben. Die Entwicklung der Wechselkurse, insbesondere des Dollars gegenüber dem Euro, wirkten sich hingegen positiv aus.

Vor dem Erwerb des Finanzdienstleistungsgeschäfts gab es zwischen dem Daimler Truck-Konzern als Erwerber und dem erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäft bereits existente vertragliche Beziehungen (»Pre-existing Relationships«) im Rahmen von Finanzierungs- und Leasingtransaktionen von Lkws und Bussen. Die Erfüllungen der Pre-existing Relationships zum beizulegenden Zeitwert führten zu Zahlungsmittelabflüssen i.H.v. 0,1 Mrd. €. Diese sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeiten ausgewiesen und vollständig dem Segment Financial Services zugeordnet.

Darüber hinaus wirkten sich die Dotierungen i.H.v. 0,3 Mrd. € in Pensionsfonds in Deutschland sowie erhöhte Steuerzahlungen, insbesondere in den USA, negativ auf dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit aus.

Im Berichtszeitraum wurden Zahlungen für Personalkostenoptimierungsprogramme geleistet, die aus den vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung resultierten.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [↗ B.08](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 1,9 Mrd. € (i.V. Mittelzufluss 1,6 Mrd. €). Der Rückgang resultiert zum einen aus der Tatsache, dass bis zum Spin-Off Daimler Truck noch im Cash Pooling mit der Mercedes-Benz Group war. Zum anderen wurden im zweiten Quartal 2022 im Zusammenhang mit dem erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäft Zahlungsmittel i.H.v. 1,2 Mrd. € an die Mercedes-Benz Group als Gegenleistung übertragen.

Des Weiteren beeinflusste im ersten Halbjahr 2021 der Verkauf von 50 % der cellcentric an die Volvo Group den Cash Flow deutlich und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 0,6 Mrd. €.

B.08

Verkürzte Kapitalflussrechnung	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-2 2022	Q1-2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	7.244	1.663	6.904	1.556	340	107
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.512	2.517	1.304	2.414	209	103
Abschreibungen/Wertminderungen	566	560	540	557	26	3
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	63	-1.450	155	-1.469	-92	19
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden						
Vorräte	-1.583	-1.237	-1.574	-1.238	-9	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-340	-35	-420	21	80	-56
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	737	1.025	746	1.029	-9	-4
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.085	64	-	-	-1.085	64
Vermietete Gegenstände	31	190	109	174	-78	16
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-775	-201	-712	-200	-63	-1
Gezahlte/Erstattete Ertragsteuern	-606	-312	-620	-260	14	-52
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-1.480	1.121	-472	1.028	-1.008	93
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-358	-285	-342	-284	-16	-1
Nettozahlungsmittelabfluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts	-1.220	-	-1.078	-	-142	-
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	53	590	59	590	-6	-
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-443	1.181	-441	1.185	-2	-4
Sonstige Ein- und Auszahlungen	86	111	84	116	2	-5
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.882	1.597	-1.718	1.608	-164	-11
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	1.708	-2.243	1.337	-2.152	371	-91
Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group	-23	-553	21	-716	-44	163
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-20	-25	-20	-24	-	-1
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	-741	224	741	-224
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	1.665	-2.821	596	-2.667	1.069	-154
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	151	8	143	6	8	2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	5.699	1.568	5.454	1.531	245	37

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** ➔ B.08 resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 1,7 Mrd. € (i.V. Mittelabfluss 2,8 Mrd. €). Die Veränderung zum ersten Halbjahr 2021 resultierte im Wesentlichen aus der Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten i.H.v. 3,4 Mrd. €. Die Fremdfinanzierung erfolgte durch die Emission von Anleihen in den USA und in den Niederlanden. Die Mittelzuflüsse wurden durch Tilgungen im ersten Halbjahr 2022 an externen Banken reduziert.

Darüber hinaus wirkte sich der Rückgang der Zahlungen aufgrund von Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group vor dem Spin-Off positiv auf den Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit aus. Dadurch resultierte ein Mittelabfluss in 2022 von 23,0 Mio. € (i.V. 0,5 Mrd. €).

B.09

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1-2 2022	Q1-2 2021	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-472	1.028	-1.500
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.718	1.608	-3.326
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	441	-1.185	+1.626
Nutzungsrechte	-48	-33	-15
Nettozahlungsmittelabfluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts	1.077	-	+1.077
Übrige Anpassungen	37	13	+24
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-683	1.431	-2.114
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	122	121	+1
M&A-Sachverhalte	36	-592	+628
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-524	960	-1.484

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

Die von Daimler Truck verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ B.09](#), dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flows des Industriegeschäfts ist. Die Ablösung der bestehenden Finanzierungsverbindlichkeiten durch den Daimler Truck-Konzern, die Teil der übertragenen Gegenleistung des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts ist und vom Industriegeschäft finanziert wurde, ist herausgerechnet, da diese nicht Teil der operativen Tätigkeit des Industriegeschäfts ist. Demgegenüber werden Effekte im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte, die aus der Leasingnehmerbilanzierung resultieren und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind, im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt.

Die übrigen Anpassungen beinhalten die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochtergesellschaften ohne Beherrschungsverlust. Zusätzlich beinhalten die übrigen Anpassungen die Daimler Truck Headquarter-Umlage auf Financial Services und sonstige Anpassungen, um ganz oder teilweise zahlungsunwirksame Investitionen oder Desinvestitionen in ihrer ökonomischen Höhe abzubilden.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** führte im ersten Halbjahr 2022 zu einem Zahlungsmittelabfluss von 0,7 Mrd. € (i.V. Zahlungsmittelzufluss 1,4 Mrd. €). Der Rückgang wurde im ersten Halbjahr 2022 durch folgende Faktoren beeinflusst:

- Negative Entwicklung des Working Capitals, im Wesentlichen aufgrund des Vorratsaufbaus infolge der weltweiten Auswirkungen der Rohstoffknappheit sowie einer hohen Zahl von Fahrzeugen im Auslieferungsprozess
- M&A-Sachverhalte aus dem Brennstoffzellen Joint Venture cellcentric in 2021
- Sonderzuführung zum Pensionsfond
- Höhere Ertragsteuerzahlungen

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir einen **bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ B.09](#). In den Bereinigungen aus M&A-Sachverhalte wirkten im Vorjahr positive Effekte aus dem Verkauf der Anteile an der cellcentric an die Volvo Group. Weitere Bereinigungen resultieren aus Restrukturierungsmaßnahmen. Im ersten Halbjahr 2022 führte der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts zu einem Zahlungsmittelabfluss von 0,5 Mrd. € (i.V. Mittelzufluss 1,0 Mrd. €).

Neben der Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit kann der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** auf Basis der Cash Flows vor Zinsen und Steuern (CFBIT) abgeleitet werden. Die Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst darüber hinaus die gezahlten Steuern und Zinsen. Die übrigen Überleitungsposten beinhalten neben den Eliminierungen zwischen den Segmenten die Sachverhalte, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von den Segmenten verantwortet werden. In der Tabelle [↗ B.10](#) wird die Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts dargestellt.

B.10

Überleitung CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	Q2 2022	Q2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021
in Millionen €				
CFBIT des Industriegeschäfts	-63	739	137	1.794
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-473	-243	-620	-260
Gezahlte/erhaltene Zinsen	-20	-11	6	-29
Übrige Überleitungsposten	-200	15	-205	-75
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-756	500	-683	1.431

Der **CFBIT des Industriegeschäfts** leitet sich aus dem EBIT und den Veränderungen der operativen Vermögenswerte und Schulden (»Net Assets«) ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte. Die Ablösung der bestehenden Finanzierungsverbindlichkeiten durch den Daimler Truck-Konzern, die Teil der übertragenen Gegenleistung des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts ist und vom Industriegeschäft finanziert wurde, sind herausgerechnet, da diese nicht Teil der operativen Tätigkeit des Industriegeschäfts sind. Die Tabelle [↗ B.11](#) zeigt

die Zusammensetzung des CFBIT für das Daimler Truck Industriegeschäft. In der Tabelle [↗ B.12](#) wird für das Industriegeschäft die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt.

Für das Industriegeschäft des Daimler Truck-Konzerns wurde eine bereinigte Cash Conversion Rate von 0,2 erreicht. Diese liegt damit unter dem Vorjahreswert von 1,0.

B.11

CFBIT

Industriegeschäft

	Q2 2022	Q2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021
in Millionen €				
EBIT	911	798	1.326	2.461
Veränderung im Working Capital	-1.110	-105	-1.248	-188
Nettofinanzinvestitionen	140	-16	59	627
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-194	-110	-328	-299
Abschreibungen/Wertminderungen	271	273	540	557
Übrige	-82	-102	-212	-1.364
CFBIT	-63	739	137	1.794

B.12

Überleitung zum bereinigten CFBIT

Industriegeschäft

	Q2 2022	Q2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021
in Millionen €				
CFBIT	-63	739	137	1.794
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	11	26	122	121
M&A-Sachverhalte	14	-	36	-592
Bereinigter CFBIT	-37	765	296	1.324
Bereinigtes EBIT	941	810	1.544	1.362
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	-0,0	0,9	0,2	1,0

¹ Die bereinigte Cash Conversion Rate berechnet sich aus dem Verhältnis von bereinigtem CFBIT zu bereinigtem EBIT.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [↗ B.13](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Netto-Verschuldung des Industriegeschäfts abgezogen. Seit dem 31. Dezember 2021 reduzierte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 0,6 Mrd. € auf 5,5 Mrd. €. Der Rückgang ist auf den negativen Free Cash Flow des Industriegeschäfts von 0,7 Mrd. € zurückzuführen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 4,1 Mrd. € auf 13,4 Mrd. € erhöht [↗ B.14](#).

B.13

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

	30. Juni 2022	31. Dez. 2021	Veränd.
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.454	6.904	-1.450
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	542	99	+443
Liquidität	5.996	7.003	-1.007
Finanzierungsverbindlichkeiten	-108	-966	+858
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-427	-14	-413
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-535	-980	+445
Netto-Liquidität	5.460	6.024	-564

B.14

Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns

	30. Juni 2022	31. Dez. 2021	Veränd.
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.699	7.244	-1.545
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	592	139	+453
Liquidität	6.291	7.383	-1.092
Finanzierungsverbindlichkeiten	-19.231	-16.599	-2.632
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-427	-14	-413
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-19.658	-16.613	-3.045
Netto-Verschuldung	-13.367	-9.230	-4.137

Refinanzierung

Der Daimler Truck-Konzern hat im ersten Quartal des Jahres 2022 erfolgreich auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **Anleihen** in Höhe von 3,4 Mrd. € begeben, deren Mittel dem Daimler Truck-Konzern Anfang des zweiten Quartals zugeflossen sind. Diese Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) sind in Tabelle [B.15](#) dargestellt.

Darüber hinaus hat Daimler Truck eine seit August 2021 bestehende syndizierte **Kreditlinie** eines internationalen Bankenkonsortiums über anfänglich insgesamt 18,0 Mrd. €. Davon belaufen sich 5,0 Mrd. € auf eine revolvingende Kreditlinie, die zum Stichtag nicht in Anspruch genommen wurde. 13,0 Mrd. € beziehen sich auf eine Brückenfinanzierung im Rahmen des Spin-Off von der Mercedes Benz Group AG. Vertragsgemäß wurde die Brückenfinanzierung durch Kapitalmaßnahmen im Dezember 2021 und April 2022 auf 3,8 Mrd. € reduziert. Von den 3,8 Mrd. € waren zum Stichtag 30. Juni 2022 0,3 Mrd. € in Anspruch genommen.

B.15

Benchmarkemissionen¹

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Truck International Finance B.V.	500 Mio. €	03.2022	10.2023
Daimler Truck International Finance B.V.	625 Mio. €	03.2022	04.2025
Daimler Truck International Finance B.V.	625 Mio. €	03.2022	04.2027
Daimler Trucks Finance North America LLC	500 Mio. US\$	03.2022	04.2024
Daimler Trucks Finance North America LLC	650 Mio. US\$	03.2022	04.2025
Daimler Trucks Finance North America LLC	650 Mio. US\$	03.2022	04.2027

¹ Anleihen wurden in März 2022 begeben. Mittelzufluss fand Anfang April 2022 statt.

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2021 von 54,8 Mrd. € auf 60,0 Mrd. €. Im Anstieg sind 2,3 Mrd. € Effekte aus der Währungsumrechnung enthalten; währungsbereinigt war ein Anstieg von 2,9 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 21,8 Mrd. € aller Vermögenswerte auf Financial Services (i.V. 17,9 Mrd. €). Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 51,5 %

leicht über dem Niveau des Vorjahres (i.V. 51,0 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme liegt mit 30,1 % ebenfalls über dem Vorjahresniveau (i.V. 31,6 %).

Tabelle [7 B.16](#) zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler Truck-Konzerns, des Industriegeschäfts sowie von Financial Services.

B.16

Verkürzte Bilanz

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	30. Juni 2022	31. Dez. 2021	30. Juni 2022	31. Dez. 2021	30. Juni 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €						
Vermögenswerte						
Immaterielle Vermögenswerte	2.777	2.700	2.751	2.688	26	12
Sachanlagen	7.792	7.860	7.708	7.784	84	76
Vermietete Gegenstände	3.741	3.542	3.193	3.294	548	248
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19.635	16.098	–	–	19.635	16.098
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	1.129	1.369	1.129	1.369	–	–
Vorräte	9.818	7.793	9.759	7.783	59	10
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.410	3.962	4.122	3.647	288	315
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.699	7.244	5.454	6.904	245	340
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	592	139	542	99	50	40
davon kurzfristig	550	105	542	99	8	6
davon langfristig	42	34	–	–	42	34
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.276	1.360	826	897	450	463
Sonstige Vermögenswerte	3.089	2.733	2.624	2.409	465	324
Bilanzsumme	59.958	54.800	38.109	36.874	21.849	17.926
Eigenkapital und Schulden						
Eigenkapital	19.154	16.423	17.179	14.858	1.975	1.565
Rückstellungen	5.724	7.161	5.605	7.047	119	114
Finanzierungsverbindlichkeiten	19.231	16.599	108	966	19.123	15.633
davon kurzfristig	5.392	5.479	-5.203	-3.185	10.595	8.664
davon langfristig	13.839	11.120	5.311	4.151	8.528	6.969
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.199	4.359	5.132	4.243	67	116
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.678	4.300	4.259	3.887	419	413
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.638	3.419	3.638	3.419	–	–
Sonstige Schulden	2.334	2.539	2.188	2.453	146	85
Bilanzsumme	59.958	54.800	38.109	36.874	21.849	17.926

In den Vermögenswerten ist vor allem ein Anstieg der Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen sowie der Vorräte zu verzeichnen, während die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Vorjahresniveau lagen.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 2,8 Mrd. € liegen leicht über Vorjahresniveau (i.V. 2,7 Mrd. €). Die im ersten Halbjahr 2022 aktivierten Entwicklungskosten liegen bei 89 Mio. € (i.V. 86 Mio. €) und entsprechen einem Anteil von 10,7 % (i.V. 11,6 %) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns.

Die **Sachanlagen** (einschließlich Nutzungsrechte) liegen mit 7,8 Mrd. € (i.V. 7,9 Mrd. €) leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Dabei erhöhten sich die Sachinvestitionen im ersten Halbjahr von 189 Mio. € auf 242 Mio. €. In unseren Produktions- und Montagestandorten wurde vor allem in neue Technologien (emissionsfreie Fahrzeuge), in die Weiterentwicklung bestehender Produkte sowie den Ausbau von Vertriebsstrukturen investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen im ersten Halbjahr Sachinvestitionen von 89 Mio. € (i.V. 79 Mio. €).

Die **Vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich auf 23,4 Mrd. € (i.V. 19,6 Mrd. €). Dies ist vor allem auf das von der Mercedes-Benz Group erworbene Finanzdienstleistungsgeschäft

zurückzuführen, aber auch auf einen Anstieg des Neugeschäfts und Wechselkurseffekte. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag daher mit 39,0% über dem Vorjahresniveau (i.V. 35,8%).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** verminderten sich auf 1,1 Mrd. € (i.V. 1,4 Mrd. €). Der Rückgang resultiert einerseits aus der Wertminderung des Beteiligungsbuchwerts am russischen Gemeinschaftsunternehmen Daimler Kamaz Truck Holding GmbH. Der Daimler Truck-Konzern hat beschlossen, alle Geschäftstätigkeiten in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Andererseits reduzierte die Eliminierung von Umsatzerlösen auf Konzernebene den Beteiligungsbuchwert am chinesischen Gemeinschaftsunternehmen BFDA. Diese Eliminierung erfolgte in Zusammenhang mit einer Technologie-Lizenzvereinbarung für die Lokalisierung von Mercedes-Benz Lkws für den chinesischen Markt.

Die **Vorräte** erhöhten sich von 7,8 Mrd. € auf 9,8 Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf Lieferengpässe von Rohstoffen, vor allem bei Halbleitern, zurückzuführen sowie einer hohen Zahl von Fahrzeugen, die sich im Auslieferungsprozess befinden.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** gingen aufgrund von Rückzahlungen von Darlehen an Kreditinstitute von 7,2 Mrd. € auf 5,7 Mrd. € zurück.

Auf der Passivseite waren ein Anstieg beim Eigenkapital, bei den Finanzierungsverbindlichkeiten sowie bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu verzeichnen, während die Rückstellungen unter dem Vorjahresniveau lagen.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber 31. Dezember 2021 von 16,4 Mrd. € auf 19,2 Mrd. €. Positive Effekte resultierten aus dem Konzernergebnis von 0,9 Mrd. € sowie aus den Effekten in der Währungsumrechnung von 0,4 Mrd. € und den in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Gewinnen aus leistungsorientierten Pensionsplänen von 1,1 Mrd. €.

Während bei der Bilanzsumme ein Anstieg um 9,4% zu verzeichnen war, stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 16,6% an. Dementsprechend lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 31,9% über Vorjahresniveau (i.V. 30,0%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 45,1% (i.V. 40,3%).

Die **Rückstellungen** liegen mit 5,7 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau (i.V. 7,2 Mrd. €). Dabei reduzierten sich insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, vor allem infolge des deutlich gestiegenen Rechnungszinses.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** erhöhten sich von 16,6 Mrd. € auf 19,2 Mrd. €. Die Veränderung ist im Wesentlichen auf die Refinanzierung des im Berichtszeitraum von der Mercedes-Benz Group erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts zurückzuführen. Die Refinanzierung erfolgte durch Aufnahmen an den Kapitalmärkten sowie bilaterale Bankkredite.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert auf 5,2 Mrd. € (i.V. 4,4 Mrd. €) erhöht. Der Anstieg steht in Zusammenhang mit einem höheren Auftrags- und Produktionsvolumen.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz [7 C.03](#), der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [7 C.05](#) sowie den jeweiligen Erläuterungen im Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss entnommen werden.

Risiko- und Chancenbericht

Die Risiken und Chancen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler Truck-Konzerns haben können, und detaillierte Informationen zu unserem Risiko- und Chancenmanagementsystem wurden in unserem Geschäftsbericht 2021 im Rahmen des zusammengefassten Lageberichts auf den Seiten 95 bis 109 dargestellt. Darüber hinaus verweisen wir auf die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Konzernzwischenlageberichts und zu weiteren Informationen über rechtliche Verfahren auf  [Anmerkung 19](#) des Konzernzwischenabschlusses.

Der weitere Verlauf des Jahres 2022 ist sowohl für die Weltwirtschaft als auch für die Geschäftsentwicklung von Daimler Truck mit großer Unsicherheit behaftet und wird wesentlich durch die Auswirkungen des **Russland-Ukraine Kriegs** geprägt. Die Sanktionen der EU und der USA sind weiterhin in Kraft und wurden gegenüber Russland verstärkt. Seit Juni 2022 wird Erdgas durch Russland nur in gedrosselem Umfang geliefert, wodurch das Risiko einer **Gasmangellage** im kommenden Winter nicht ausgeschlossen werden kann. Dies könnte unmittelbar die Daimler Truck Produktion an deutschen Standorten negativ beeinflussen oder Störungen in der Lieferkette verursachen. Dementsprechend sind die im Geschäftsbericht 2021 beschriebenen Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen unverändert hoch und weiter mit mittlerer Eintrittswahrscheinlichkeit eingestuft. Die Risiken im Bereich Beschaffungsmarkt haben ebenso weiterhin ein hohes Ausmaß. Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist unverändert auf mittlerem Niveau.

Unter anderem in Folge des Russland-Ukraine Kriegs ist die **Inflation** in den Kernmärkten USA und Europa auf hohem Niveau. Der weitere Konjunkturverlauf im Geschäftsjahr 2022 hängt auch von potenziell weiteren Gegenmaßnahmen der Federal Reserve und der Europäischen Zentralbank ab. Sowohl ausbleibende als auch zu starke Eingriffe der Notenbanken können zu maßgeblichen Verwerfungen in den Finanz- als auch auf den Absatzmärkten führen. Daimler Truck hatte als Reaktion auf die Inflation Anpassungen in der Preisgestaltung im ersten Halbjahr durchgeführt.

Diese Ereignisse bestimmen sowohl die weitere Entwicklung in der Weltwirtschaft als auch die Geschäftsentwicklung von Daimler Truck. Die im Rahmen des Geschäftsberichts 2021 im Rahmen des zusammengefassten Lageberichts getätigte Aussage zur Gesamtrisikoeinschätzung ist weiterhin gültig.

Die Veränderungen der Risiken und Chancen werden kontinuierlich überwacht, bewertet und bei Bedarf in die unterjährigen Planungen eingearbeitet.

Prognosebericht

Der Russland-Ukraine Krieg in Verbindung mit den COVID-19-bedingten Lockdowns in China belasten das globale Wirtschaftswachstum, sodass wir für das Gesamtjahr 2022 mit gut 2,5% ein deutlich geringeres Wachstum als im Vorjahr (5,8%) erwarten.

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Verflechtung von Russland und der Eurozone sowie deren Abhängigkeit von russischen Öl-, Gas- und Kohle-Exporten, ist das Euro-Währungsgebiet besonders stark vom Russland-Ukraine Konflikt betroffen. So gehen wir nur noch von einem Wirtschaftswachstum von rund 2,5% für die Eurozone aus. Zudem beträgt unsere Inflationserwartung für 2022 rund 7,5% und bewegt sich damit auf einem außergewöhnlich hohen Niveau.

Auch der Ausblick für die US-Wirtschaft trübt sich aufgrund der hohen Inflationsraten und des restriktiveren geopolitischen Umfeldes ein, sodass wir für 2022 aktuell nur noch ein Wachstum zwischen 1,5% und 2% erwarten. Die Inflationsrate dürfte auch hier mit nahezu 8% ein sehr hohes Niveau erreichen.

Die nachfolgende Tabelle [↗ B.17](#) zeigt unsere aktuellen Prognosekennzahlen für das Geschäftsjahr 2022. Der Ausblick unterliegt insbesondere den weiteren Entwicklungen im Krieg in der Ukraine und dessen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft sowie der Entwicklung des sehr hohen Inflationsdrucks und den damit verbundenen Zinserhöhungen der Zentralbanken. Auch die weitere makroökonomische, geopolitische sowie die COVID-19-Pandemie-Entwicklung bergen ein außergewöhnliches Maß an Unsicherheit. Wir gehen jedoch davon aus, dass die Versorgungsengpässe im Vergleich zum ersten Halbjahr abnehmen und es zu keinen Produktionsausfällen aufgrund der Verfügbarkeit von Gas kommt.

B.17

Prognosekennzahlen von Daimler Truck

	Zusammengefasster Lagebericht 2021	Q1 2022 aktualisierte Prognose für das Jahr 2022	Q2 2022 aktualisierte Prognose für das Jahr 2022	Erläuterungen für die Veränderung der Prognose
Markt der schweren Lkw				
Nordamerika - in Tsd. Einheiten -	255 bis 295	-	-	
EU30 - in Tsd. Einheiten -	240 bis 280	-	-	
Konzern				
Umsatz	45,5 bis 47,5 Mrd. €	48,0 bis 50,0 Mrd. €	-	
EBIT	leichter Rückgang	auf Vorjahresniveau	-	
EBIT (bereinigt)	signifikanter Anstieg	-	-	
Sachinvestitionen	leichter Anstieg	-	-	
Forschungs- und Entwicklungsleistungen (inkl. aktivierte Entwicklungskosten)	leichter Anstieg	-	-	
Industriegeschäft				
Absatz - in Tsd. Einheiten -	500 bis 520	-	-	
Umsatz	44,0 bis 46,0 Mrd. €	46,0 bis 48,0 Mrd. €	-	
Umsatzrendite (bereinigt)	7 % bis 9 %	-	-	
Free Cash Flow	auf Vorjahresniveau	-	-	
Trucks North America				
Absatz - in Tsd. Einheiten -	175 bis 195	-	-	
Umsatzrendite (bereinigt)	10 % bis 12 %	-	-	
Mercedes-Benz				
Absatz - in Tsd. Einheiten -	155 bis 175	-	-	
Umsatzrendite (bereinigt)	6 % bis 8 %	-	-	
Trucks Asia				
Absatz - in Tsd. Einheiten -	140 bis 160	-	-	
Umsatzrendite (bereinigt)	3 % bis 5 %	-	1 % bis 3 %	• Negative Effekte aus dem BFDA at-equity Ergebnis aufgrund der Marktentwicklung in China
Daimler Buses				
Absatz - in Tsd. Einheiten -	20 bis 25	-	-	
Umsatzrendite (bereinigt)	> 0 %	-	-	
Financial Services				
Neugeschäft	8 bis 9 Mrd. €	-	9 bis 10 Mrd. €	• Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung • Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung • Verbesserung der Risikokosten • Geringere projektbezogene Aufwendungen
Eigenkapitalrendite (bereinigt)	5 % bis 7 %	-	9 % bis 11 %	

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »anstreben«, »Ambition«, »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 Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegsartige Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in unserem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrundeliegenden 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.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

C.01

	Anmerkung	Q2 2022	Q2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021
in Millionen €					
Umsatzerlöse	3	12.104	10.235	22.655	19.258
Umsatzkosten		-9.696	-8.261	-18.358	-15.625
Bruttoergebnis vom Umsatz		2.408	1.974	4.297	3.633
Vertriebskosten		-703	-634	-1.470	-1.275
Allgemeine Verwaltungskosten		-482	-394	-852	-782
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten		-394	-323	-740	-656
Sonstige betriebliche Erträge	4	304	159	466	1.591
Sonstige betriebliche Aufwendungen	4	-106	-103	-136	-186
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	9	-17	89	-112	123
Übriges Finanzergebnis		64	99	82	118
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	22	1.074	867	1.535	2.566
Zinserträge		23	10	82	28
Zinsaufwendungen		-44	-36	-105	-77
Ergebnis vor Ertragsteuern		1.053	841	1.512	2.517
Ertragsteuern	5	-107	-233	-291	-466
Konzernergebnis		946	608	1.221	2.051
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		24	7	42	16
davon Anteil der Aktionäre am Konzernergebnis		922	601	1.179	2.035
Ergebnis je Aktie (in €)					
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre	23				
Unverwässert und verwässert		1,12	0,73	1,43	2,47

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

C.02

	Q2 2022	Q2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021
in Millionen €				
Konzernergebnis	946	608	1.221	2.051
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	198	-8	419	173
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	6	-1	6	1
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	7	13	-	-20
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	211	4	425	154
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	611	167	1.053	653
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	-2	-1	2	-
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	609	166	1.055	653
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	821	170	1.481	807
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-9	-3	-18	-7
davon Anteil der Aktionäre am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	830	173	1.499	814
Gesamtergebnis	1.767	778	2.702	2.858
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	15	4	24	9
davon Anteil der Aktionäre am Gesamtergebnis	1.752	774	2.678	2.849

Konzernbilanz

C.03

	Anmerkung	30. Juni 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €			
Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	6	2.777	2.700
Sachanlagen	7	7.792	7.860
Vermietete Gegenstände	8	3.741	3.542
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	9	1.129	1.369
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	10	11.004	8.943
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		42	34
Übrige finanzielle Vermögenswerte	11	701	706
Aktive latente Steuern		1.561	1.388
Übrige Vermögenswerte		345	309
Langfristige Vermögenswerte		29.092	26.851
Vorräte	12	9.818	7.793
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		4.410	3.962
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	10	8.631	7.155
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		5.699	7.244
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		550	105
Übrige finanzielle Vermögenswerte	11	575	654
Übrige Vermögenswerte		1.183	1.036
Kurzfristige Vermögenswerte		30.866	27.949
Bilanzsumme		59.958	54.800
Eigenkapital und Schulden			
Gezeichnetes Kapital		823	823
Kapitalrücklagen		14.277	14.277
Gewinnrücklagen		4.164	1.886
Übrige Rücklagen		-620	-1.066
Den Aktionären zustehendes Eigenkapital		18.644	15.920
Nicht beherrschende Anteile		510	503
Eigenkapital	13	19.154	16.423
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	14	1.142	2.471
Rückstellungen für sonstige Risiken	15	2.655	2.645
Finanzierungsverbindlichkeiten	16	13.839	11.120
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	17	2.045	1.802
Passive latente Steuern		77	68
Passivischer Abgrenzungsposten	18	1.015	1.111
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		1.947	1.785
Übrige Verbindlichkeiten		52	31
Langfristige Schulden		22.772	21.033
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		5.199	4.359
Rückstellungen für sonstige Risiken	15	1.927	2.045
Finanzierungsverbindlichkeiten	16	5.392	5.479
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	17	2.633	2.498
Passivischer Abgrenzungsposten	18	617	664
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		1.691	1.634
Übrige Verbindlichkeiten		573	665
Kurzfristige Schulden		18.032	17.344
Bilanzsumme		59.958	54.800

Der nachfolgende Anhang ist integraler Bestandteil des Konzernzwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung

C.04

Q1-2 2022 Q1-2 2021

in Millionen €

Ergebnis vor Ertragsteuern	1.512	2.517
Abschreibungen/Wertminderungen	566	560
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	70	-822
Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	-7	-628
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden		
Vorräte	-1.583	-1.237
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-340	-35
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	737	1.025
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.085	64
Vermietete Gegenstände	31	190
Zahlungsmittelabfluss für die Erfüllung der Pre-existing Relationships	-104	-
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-671	-201
Gezahlte Ertragsteuern	-606	-312
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-1.480	1.121
Zugänge zu Sachanlagen	-242	-189
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-116	-96
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	65	51
Erlös aus dem Verkauf von Anteilsbesitz an Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG ¹	-	634
Cash Flow aus dem Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	149	3
Nettozahlungsmittelabfluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts ²	-1.220	-
Erwerb von sonstigem Anteilsbesitz	-96	-47
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-1.492	-870
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	1.049	2.051
Sonstige Ein- und Auszahlungen	21	60
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.882	1.597
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	1.708	-2.243
Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group	-23	-553
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-20	-25
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	1.665	-2.821
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	151	8
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.546	-95
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	7.244	1.663
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	5.699	1.568

¹ Die Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG wurde nach dem Erwerb von 50% der Anteile durch die Volvo Group in cellcentric GmbH & Co. KG umbenannt.

² Im Zusammenhang mit den Phase 2 Transaktionen wurden Lkw- und Bus bezogene Financial Service Gesellschaften sowie ein Financial Service Geschäftsbereich (zusammen auch »erworbenes Finanzdienstleistungsgeschäft«) von der Mercedes-Benz Group erworben.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

C.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklagen	Netto-investition der Mercedes-Benz Group ¹ / Gewinnrück-lagen ²	Währungs-umrechnung	Übrige Rücklagen Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden Eigenkapital-instrumente/ Fremdkapital-instrumente
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2021	-	-	9.703	-1.525	19
Konzernergebnis	-	-	2.035	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	807	180	1
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-154	-	-
Gesamtergebnis	-	-	2.688	180	1
Dividenden an nicht beherrschende Anteile	-	-	-	-	-
Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group ¹	-	-	-564	-	-
Sonstige Veränderungen	-	-	18	-	-
Stand zum 30. Juni 2021	-	-	11.845	-1.345	20
Stand zum 1. Januar 2022	823	14.277	1.886	-1.092	13
Konzernergebnis	-	-	1.179	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	1.259	437	9
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-206	-	-1
Gesamtergebnis	-	-	2.232	437	8
Dividenden an nicht beherrschende Anteile	-	-	-	-	-
Sonstige Veränderungen ¹	-	-	46	-	-
Stand zum 30. Juni 2022	823	14.277	4.164	-655	21

1 Bis zur Abspaltung am 9. Dezember 2021 wurde das der Mercedes-Benz Group zuzurechnende Nettovermögen der Daimler Truck Gesellschaften innerhalb der Mercedes-Benz Group als investiertes Eigenkapital ausgewiesen. Direkt im Eigenkapital erfasste Transaktionen der Daimler Truck Gesellschaften mit den Gesellschaften der Mercedes-Benz Group wurden gesondert ausgewiesen. Nach der Abspaltung wurde das investierte Eigenkapital entsprechend der rechtlichen Struktur und der Satzung der Daimler Truck Holding AG als Muttergesellschaft der Daimler Truck-Konzerns aufgeteilt; im Eigenkapital erfasste Transaktionen mit den Gesellschaften der Mercedes-Benz Group werden als Transaktionen mit Gesellschaftern im Posten Sonstige Veränderungen ausgewiesen.

2 Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden.

Derivative Finanz- instrumente	Den Aktionären zustehendes Eigenkapital	Nicht beherr- schende Anteile	Summe Eigen- kapital	
	in Millionen €			
28	8.225	483	8.708	Stand zum 1. Januar 2021
-	2.035	16	2.051	Konzernergebnis
-26	962	-7	955	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
6	-148	-	-148	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-20	2.849	9	2.858	Gesamtergebnis
-	-	-25	-25	Dividenden an nicht beherrschende Anteile
-	-564	-	-564	Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group 1
-	18	16	34	Sonstige Veränderungen
8	10.528	483	11.011	Stand zum 30. Juni 2021
13	15.920	503	16.423	Stand zum 1. Januar 2022
-	1.179	42	1.221	Konzernergebnis
-3	1.702	-18	1.685	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
3	-204	-	-204	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-	2.678	24	2.702	Gesamtergebnis
-	-	-52	-52	Dividenden an nicht beherrschende Anteile
-	46	35	81	Sonstige Veränderungen 1
13	18.644	510	19.154	Stand zum 30. Juni 2022

Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss

1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

Allgemeines

Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss (»Zwischenabschluss«) der Daimler Truck Holding AG (nachfolgend auch »DTH« oder »Gesellschaft« genannt) und ihrer Tochtergesellschaften (nachfolgend auch »Daimler Truck« oder »Konzern« genannt) wurde in Übereinstimmung mit § 115 des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) und dem International Accounting Standard (IAS) 34 »Zwischenberichterstattung« erstellt.

Der Zwischenabschluss steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Die Daimler Truck Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Stuttgart und ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 778600 mit Geschäftsanschrift Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Deutschland eingetragen.

Der Zwischenabschluss wird in Euro aufgestellt. Die Beträge sind, sofern nicht anders vermerkt, in Millionen Euro angegeben. Bei der Addition von Einzelbeträgen oder Prozentangaben können Rundungsdifferenzen auftreten.

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss wurde am 09. August 2022 vom Vorstand der Daimler Truck Holding AG freigegeben. Der Konzernzwischenabschluss wurde vom Konzernabschlussprüfer einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d.h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns notwendig sind. Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Zwischenabschluss wurde, soweit nicht anders angegeben, auf der Grundlage der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschlusses der Daimler Truck Holding AG und ihrer Tochtergesellschaften zum 31. Dezember 2021 (»Konzernabschluss 2021«) erstellt und sollte im Zusammenhang mit diesem gelesen werden.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und im Berichtszeitraum erstmals angewendete IFRS

Es wurden keine neuen Standards oder weiteren Änderungen und Verbesserungen an Standards verabschiedet, die für Geschäftsjahre verpflichtend anzuwenden sind, die am 1. Januar 2022 beginnen, und von denen erwartet wird, dass sie einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben werden.

Veröffentlichte, aber noch nicht angewendete IFRS

Die erwarteten Auswirkungen neuer und geänderter Standards und Interpretationen, die für Berichtszeiträume in Kraft treten, die nach dem 31. Dezember 2021 beginnen, sind im Konzernabschluss 2021 angegeben. Daimler Truck wendet keine der neuen oder geänderten Standards und Interpretationen freiwillig vorzeitig an.

Konjunkturelle Einflüsse, unregelmäßige Aufwendungen

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.

In allen Funktionskostenbereichen wirkten sich Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen im Zusammenhang mit den im Dezember 2019 mit dem Gesamtbetriebsrat der Mercedes-Benz Group AG vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung aus. Die Aufwendungen entfielen im Wesentlichen auf die Segmente Mercedes-Benz und Daimler Buses. Im zweiten Quartal 2022 betrugen die Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen 13 Mio. € (Q2 2021: 11 Mio. €). Im ersten Halbjahr 2022 betrugen die Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen 33 Mio. € (Q1-2 2021: 99 Mio. €).

Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand wird auf der Grundlage der besten Schätzung des gewichteten durchschnittlichen jährlichen Ertragsteuersatzes erfasst, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird.

Erhebliche Ereignisse und Geschäftsvorfälle im Berichtszeitraum

Seit Ende Februar 2022 befindet sich Russland im Krieg mit der Ukraine (»Russland-Ukraine Krieg«). Am 27. Februar 2022 hat der Konzern beschlossen, alle Geschäftsaktivitäten in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Die erhöhten Risiken im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine Krieg führten im ersten Halbjahr zu einer Wertminderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 108 Mio. €, die entsprechend in den Vertriebskosten erfasst wurde. Außerdem lag ein »triggering event« zur Durchführung eines Impairment Tests zum 28. Februar 2022 für das Gemeinschaftsunternehmen Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH (»DKTH«) vor, ein Gemeinschaftsunternehmen mit dem russischen Lkw-Hersteller KAMAZ. Hieraus resultierte im ersten Quartal eine Wertminderung des at-equity Buchwerts von 71 Mio. € auf 0 Mio. €, welche im Segment Mercedes-Benz erfasst wurde. Diese Situation blieb im zweiten Quartal unverändert.

Konsolidierungskreis

Im Zusammenhang mit den Phase 2 Transaktionen hat der Daimler Truck-Konzern weitere Gesellschaften von der Mercedes-Benz Group erworben. Hierzu wird auf  [Anmerkung 2](#). Unternehmenszusammenschlüsse verwiesen.

2. Unternehmenszusammenschlüsse

Erwerb von Lkw- und Bus-bezogenen Financial Services Gesellschaften sowie Geschäftsbereich von der Mercedes-Benz Group

Im Zusammenhang mit den Phase 2 Transaktionen wurden im zweiten Quartal 2022 vom Daimler Truck-Konzern die nachfolgenden Lkw- und Bus-bezogenen Financial Services Gesellschaften sowie ein Financial Services Geschäftsbereich (zusammen nachfolgend auch »erworbenes Finanzdienstleistungsgeschäft«) von der Mercedes-Benz Group erworben:

Zum Erwerbszeitpunkt am 1. April 2022 erwarb der Daimler Truck-Konzern im Rahmen von Share Deals 100 % der Anteile an den Financial Services Gesellschaften Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. und Mercedes-Benz Servicios S.A.U inklusive der Anteile an deren Tochterunternehmen Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A. mit Sitz in Argentinien, Buenos Aires, Daimler Truck Financial Services Belgium S.A./ N.V. mit Sitz in Belgien, Brüssel (nachfolgend auch »BEL« genannt), Mercedes-Benz Trucks Financial Services Italia S.p.A. mit Sitz in Italien, Rom (nachfolgend auch »ITA« genannt) und Daimler Truck Financial Services Nederland B.V. mit Sitz in den Niederlanden, Utrecht (nachfolgend auch »NL« genannt). Die zuvor genannten Share Deal Transaktionen stellen Unternehmenszusammenschlüsse (zusammen nachfolgend auch »Share Deal Transaktionen« genannt) im Sinne des IFRS 3 »Unternehmenszusammenschlüsse« dar. Aufgrund von Wesentlichkeitsaspekten werden die Informationen über die Unternehmenszusammenschlüsse in Argentinien bezüglich der Mercedes-Benz Servicios S.A.U, inklusive der Anteile an dessen Tochterunternehmen Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A, sowie Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. im Folgenden auf aggregierter Basis dargestellt (nachfolgend auch »ARG« genannt).

Außerdem erwarb der Daimler Truck-Konzern zum Erwerbszeitpunkt am 6. Mai 2022 im Rahmen eines Asset Deals den Lkw- und Bus-bezogenen Financial Services Geschäftsbereich der Mercedes-Benz Renting, S.A mit Sitz in Madrid, Spanien. Dieser Erwerb (nachfolgend auch »Asset Deal Transaktion« oder »ESP« genannt) stellt ebenfalls einen Unternehmenszusammenschluss im Sinne des IFRS 3 »Unternehmenszusammenschlüsse« dar.

Mit den oben genannten Transaktionen verstärkt der Daimler Truck-Konzern seinen Fokus auf die Lkw- und Bus-bezogenen Leasing- und Finanzdienstleistungen in Europa und Südamerika.

Vor dem Erwerb gab es zwischen dem Daimler Truck-Konzern als Erwerber und dem erworbenen Lkw- und Bus-bezogenen Finanzdienstleistungsgeschäft bereits bestehende vertragliche Beziehungen (»Pre-existing Relationships«) im Rahmen der Überlassung von Lkws/Bussen an die Financial Services-Gesellschaften zur Weitervermietung an Endkunden sowie aus der Übernahme von Chancen und Risiken aus Restwerten. Mit dem Erwerb der Financial Service-Gesellschaften wurden diese vertraglichen Beziehungen beendet. Der beizulegende Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt lag bei 104 Mio. €. Der beizulegende Zeitwert der Pre-existing Relationships wurde anhand der Discounted Cash Flow Methode bewertet. Hieraus resultierte ein sonstiger betrieblicher Ertrag i.H.v. 45 Mio. €, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des zweiten Quartals 2022 erfasst und vollständig dem Segment Financial Services zugeordnet wurde. Dieser Betrag entspricht dem niedrigeren Wert aus dem Betrag der Kündigung und dem Wert des nicht marktgerechten Bestandteils der Verträge. Hierbei wurden auch bereits bestehende Vermögenswerte und Schulden beim Daimler Truck-Konzern als Erwerber berücksichtigt.

Im Rahmen des Spaltungsvertrages aus 2021 wurden Bewertungsmechanismen für die Ermittlung der Kaufpreise festgelegt. Diese umfassen unter anderem die Erstellung von externen Bewertungsgutachten, die zum Abschlussstichtag teilweise nicht final sind. Die Finalisierung dieser externen Bewertungsgutachten und die damit verbundenen möglichen Kaufpreisanpassungen sind für das zweite Halbjahr geplant. Hieraus werden keine wesentlichen Kaufpreisanpassungen erwartet.

Nachstehend sind in Tabelle [7 C.06](#) die beizulegenden Zeitwerte jeder Hauptgruppe der vorläufigen übertragenen Gegenleistungen bezüglich des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts zu den jeweiligen Erwerbszeitpunkten dargestellt.

C.06

Übertragene Gegenleistungen der Unternehmenszusammenschlüsse (vorläufig)

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP	Total
in Millionen €						
Zahlungsmittel zum Erwerb der Share Deal Transaktionen und Asset Deal Transaktionen (Kaufpreise) ¹	7	2	18	46	192	265
Ablöse der Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber der Mercedes-Benz Group in Zahlungsmitteln ²	–	80	601	396	–	1.077
Abzüglich der zugeordneten Zahlungsmittel für die Erfüllung der Pre-existing Relationships	–	-12	-5	-3	-83	-104
Gesamte übertragene Gegenleistung (vorläufiger Kaufpreis)	7	70	614	439	109	1.238
Davon bezahlt bis zum 30. Juni 2022	7	70	614	439	109	1.238
Erworbenene Zahlungsmittel	-10	–	-2	-6	–	-18
Nettozahlungsmittelabfluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts bis zum 30. Juni 2022	-3	70	612	433	109	1.220

1 Die Kaufpreise ARG, BEL und NL liegen bereits final vor.

2 Die abgelösten Finanzierungsverbindlichkeiten sind ebenfalls als final zu betrachten.

Im Rahmen der Kaufpreisallokation führte die Bewertung der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden zum beizulegenden Zeitwert mittels Discounted Cash Flow Verfahren neben dem Ansatz von immateriellen Vermögenswerten im Zusammenhang mit Kundenbeziehungen und Software insbesondere auch zum Ansatz des erworbenen Leasing-Portfolios (Forderungen aus Finanzdienstleistungen und vermietete Gegenstände) sowie von Geschäfts- oder Firmenwerten. Negative Unterschiedsbeträge aus Erwerben zu einem Preis unter dem Marktwert wurden direkt erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die wesentlichen im Rahmen der Kaufpreisallokation getroffenen Annahmen betrafen die Umsatz- und Margenentwicklung in der Unternehmensplanung des erworbenen Lkw- und Bus-bezogenen Finanzdienstleistungsgeschäfts, erwartete Margen aus den Kredit- und Leasingportfolien, Annahmen zum zukünftigen Kundenverhalten sowie Kapitalkosten.

Tabelle [7 C.07](#) stellt die vorläufige Verteilung der übertragenen Gegenleistung auf die erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden, bewertet zu den beizulegenden Zeitwerten, zu den jeweiligen Erwerbszeitpunkten dar.

C.07

Erworbenene Vermögenswerte und übernommene Schulden mit den beizulegenden Zeitwerten (vorläufig)

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP	Total
in Millionen €						
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	–	–	3	–	4
Vermietete Gegenstände	–	8	18	97	95	218
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	94	69	642	337	–	1.142
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	6	–	13	–	20
Zahlungsmittel und -äquivalente	10	–	2	6	–	18
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1	–	–	–	3	4
Übrige Vermögenswerte	7	1	6	1	1	16
Summe Vermögenswerte	114	84	668	457	99	1.422
Finanzierungsverbindlichkeiten	68	–	–	–	–	68
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	5	–	4	–	9
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10	1	–	12	2	25
Sonstige Schulden	4	1	2	6	2	15
Summe Schulden	82	7	2	22	4	117
Erworbenes Nettovermögen	32	77	666	435	95	1.304
Gesamte übertragene Gegenleistung (vorläufiger Kaufpreis)	7	70	614	439	109	1.238
Geschäfts- oder Firmenwert (+) oder Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert (-) (vorläufig)	-25	-7	-52	4	14	-66

Tabelle 7 C.08 stellt die vertraglich vereinbarten Bruttobeträge der erworbenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die zu den jeweiligen Erwerbszeitpunkten bestmögliche Schätzung der vertraglichen Cash Flows, die voraussichtlich uneinbringlich sein werden, dar:

C.08

Vertragliche Bruttobeträge sowie bestmögliche Schätzung der Cashflows, die voraussichtlich uneinbringlich sein werden

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP	Total
in Millionen €						
Vertragliche Bruttobeträge	97	76	668	354	–	1.195
Dazugehörige voraussichtlich uneinbringliche Cashflows	1	1	27	4	–	33

Die Unternehmenszusammenschlüsse von BEL, ITA und ARG führten zu einem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert in Höhe von 84 Mio. € und wurden als sonstiger betrieblicher Ertrag in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des zweiten Quartals 2022 ausgewiesen. Der Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert resultiert in erster Linie aus der erwarteten geringeren Profitabilität der Unternehmen im Zusammenhang mit der marktüblichen Eigenkapitalausstattung.

Die Aufteilung des Kaufpreises und der Pre-existing Relationships ist vorläufig. Die endgültige Aufteilung des Kaufpreises wird nach Abschluss einer gründlichen Analyse der kommerziellen Daten und der Annahmen der Finanzplanung festgelegt, um den beizulegenden Zeitwert aller erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Verbindlichkeiten zu bestimmen. Da bestimmte Informationen noch nicht vorlagen bzw. die Gespräche noch andauern, wird derzeit von vereinfachten Bewertungsparametern für die Bewertung bestehender Pre-existing Relationships sowie der Kaufpreisallokation bezüglich leasing- oder finanzierungsbezogenen Vermögenswerten und Schulden sowie immateriellen Vermögenswerten ausgegangen. Die Kaufpreisallokation wird innerhalb eines Jahres abgeschlossen sein.

Die Tabelle 7 C.09 zeigt die Höhe der erwirtschafteten Umsatzerlöse und Ergebnisse nach Steuern der Transaktionen vom Erwerbszeitpunkt bis zum 30. Juni 2022, die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des zweiten Quartals 2022 erfasst wurden.

C.09

Erwirtschaftete Umsatzerlöse und Ergebnisse nach Steuern vom Erwerbszeitpunkt bis zum 30.06.2022

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP	Total
in Millionen €						
Umsatzerlöse	10	4	10	15	10	49
Ergebnisse nach Steuern	–	1	-1	3	–	3

Die Pro-forma-Umsatzerlöse und das Pro-forma-Konzernergebnis nach Steuern, die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im ersten Halbjahr 2022 erfasst worden wären, wenn die Unternehmenszusammenschlüsse bereits zum 1. Januar 2022 stattgefunden hätten, würden 115 Mio. € sowie 6 Mio. € betragen. Bei der Ermittlung dieser Beträge hat das Management angenommen, dass die vorläufig ermittelten Anpassungen der beizulegenden Zeitwerte, die zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen wurden, auch im Falle eines Erwerbs am 1. Januar 2022 gültig gewesen wären.

Die Tabelle 7 C.10 zeigt die jeweiligen Pro-forma Bestandteile des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts vom 1. Januar 2022 bis zum Erwerbszeitpunkt an den oben genannten Pro-forma-Umsatzerlösen und dem Pro-forma-Konzernergebnis nach Steuern:

C.10

Pro-forma Bestandteile an den Pro-forma-Umsatzerlösen und Pro-forma-Konzernergebnis nach Steuern vom 1.1.2022 bis zum Erwerbszeitpunkt

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP	Total
in Millionen €						
Pro-forma-Umsatzerlöse (anteilig)	8	4	9	23	22	66
Pro-forma-Konzernergebnis nach Steuern (anteilig)	2	–	–	1	–	3

Das erworbene Finanzdienstleistungsgeschäft wurde vollständig in das bestehende Segment Financial Services integriert.

3. Umsatzerlöse

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung dargestellten Umsatzerlöse beinhalten sowohl Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden als auch Sonstige Umsatzerlöse, die nicht im Anwendungsbereich des IFRS 15 »Revenue from Contracts with Customers« sind.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geographische Regionen aufgegliedert und in der Tabelle **7 C.11** dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten, wie in **Anmerkung 22**. Segmentberichterstattung dargestellt.

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften, Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Financial Services sowie Effekte aus der Währungssicherung.

Die Umsatzerlöse gemäß IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse im Segment Mercedes-Benz aus einem Lizenzvertrag mit Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (»BFDA«), einer at-equity bewerteten Finanzinvestition des Daimler Truck-Konzerns (siehe **Anmerkung 24**. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen).

C.11

Umsatzerlöse zweites Quartal

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
Q2 2022								
Umsatzerlöse IFRS 15	5.145	4.743	1.530	816	40	12.274	-711	11.563
Europa	42	2.789	112	585	8	3.536	-220	3.316
Nordamerika	4.991	279	29	53	12	5.364	-300	5.064
Asien	2	692	1.165	14	4	1.877	-129	1.748
Lateinamerika	47	816	56	147	5	1.071	-50	1.021
Übrige Märkte	63	167	168	17	11	426	-12	414
Sonstige Umsatzerlöse	5	137	16	57	358	573	-32	541
Umsatzerlöse gesamt	5.150	4.880	1.546	873	398	12.847	-743	12.104

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
Q2 2021								
Umsatzerlöse IFRS 15	4.089	4.156	1.452	655	21	10.373	-603	9.770
Europa	23	2.763	49	494	–	3.329	-173	3.156
Nordamerika	3.971	284	17	34	11	4.317	-291	4.026
Asien	3	282	1.032	12	2	1.331	-102	1.229
Lateinamerika	34	603	32	98	3	770	-39	731
Übrige Märkte	58	224	322	17	5	626	2	628
Sonstige Umsatzerlöse	-4	145	3	72	252	468	-3	465
Umsatzerlöse gesamt	4.085	4.301	1.455	727	273	10.841	-606	10.235

Umsatzerlöse erstes Halbjahr

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
Q1-2 2022								
Umsatzerlöse IFRS 15	9.720	8.904	2.949	1.380	73	23.026	-1.396	21.630
Europa	69	5.579	166	990	8	6.812	-377	6.435
Nordamerika	9.458	555	46	102	24	10.185	-584	9.601
Asien	4	1.008	2.367	25	9	3.413	-314	3.099
Lateinamerika	88	1.420	95	231	9	1.843	-94	1.749
Übrige Märkte	101	342	275	32	23	773	-27	746
Sonstige Umsatzerlöse	13	281	18	119	634	1.065	-40	1.025
Umsatzerlöse gesamt	9.733	9.185	2.967	1.499	707	24.091	-1.436	22.655

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
Q1-2 2021								
Umsatzerlöse IFRS 15	7.581	7.818	2.927	1.103	48	19.477	-1.141	18.336
Europa	48	5.244	81	786	0	6.159	-335	5.824
Nordamerika	7.359	525	53	66	23	8.026	-535	7.491
Asien	9	544	2.292	30	4	2.879	-202	2.677
Lateinamerika	60	1.029	66	176	5	1.336	-66	1.270
Übrige Märkte	105	476	435	45	16	1.077	-3	1.074
Sonstige Umsatzerlöse	0	288	6	130	503	927	-5	922
Umsatzerlöse gesamt	7.581	8.106	2.933	1.233	551	20.404	-1.146	19.258

4. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die **Sonstigen betrieblichen Erträge** beliefen sich im zweiten Quartal 2022 auf 304 Mio. € (Q2 2021: 159 Mio. €) sowie im ersten Halbjahr 2022 auf 466 Mio. € (Q1-2 2021: 1.591 Mio. €).

Im März 2021 führte der Gewinn aus dem Verlust der Beherrschung über das Gemeinschaftsunternehmen cellcentric GmbH & Co. KG (»cellcentric«) zu einem positiven Ergebniseffekt i.H.v. 1.215 Mio. € in den sonstigen betrieblichen Erträgen, wovon 624 Mio. € insbesondere auf die Neubewertung der vom Daimler Truck-Konzern gehaltenen 50 % der Anteile an cellcentric entfallen.

Im zweiten Quartal 2022 enthalten die sonstigen betrieblichen Erträge Erträge aus Badwill i.H.v. 84 Mio. € und Erträge aus der Beendigung bestehender Vertragsverhältnisse (»Pre-existing Relationships«) in Höhe von 45 Mio. € aufgrund des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts.

Die **Sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen im zweiten Quartal 2022 bei 106 Mio. € (Q2 2021: 103 Mio. €) sowie im ersten Halbjahr 2022 bei 136 Mio. € (Q1-2 2021: 186 Mio. €).

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind auch die Bildung von Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren enthalten.

5. Ertragsteuern

Tabelle **C.12** zeigt das Ergebnis vor Ertragsteuern, die Ertragsteuern sowie die daraus abgeleitete Steuerquote.

C.12

Ertragsteuern

	Q2 2022	Q2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021
in Millionen €				
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.053	841	1.512	2.517
Ertragsteuern	-107	-233	-291	-466
Steuerquote	10,2%	27,7%	19,2%	18,5%

Im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2022 wurde die Steuerquote wesentlich durch eine Auflösung der Wertberichtigung der aktiven latenten Steuern von 110 Mio. € beeinflusst, die im Wesentlichen aus der Reduktion der temporären Differenzen aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen im deutschen Organkreis der DTAG resultiert.

Im ersten Halbjahr 2021 wirkte sich mindernd auf die Steuerquote aus, dass auf den Ertrag im Zusammenhang mit dem Brennstoffzellen-Joint Venture cellcentric lediglich ein latenter Steueraufwand auf Körperschaftsteuer anfiel (15,825 % inklusive Solidaritätszuschlag).

6. Immaterielle Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der Immateriellen Vermögenswerte kann Tabelle 7 C.13 entnommen werden.

C.13

Immaterielle Vermögenswerte

	30. Juni 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €		
Geschäfts- oder Firmenwerte (erworben)	694	634
Entwicklungskosten (selbst geschaffen)	743	714
Übrige immaterielle Vermögenswerte ¹	1.340	1.352
	2.777	2.700

1 Zu den übrigen immateriellen Vermögenswerten gehören erworbene Vermögenswerte, die abgeschrieben werden, und Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen.

Die Immateriellen Vermögenswerte beinhalten im zweiten Quartal 2022 aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 49 Mio. € (Q2 2021: 41 Mio. €) sowie im ersten Halbjahr 2022 in Höhe von 89 Mio. € (im ersten Halbjahr 2021: 86 Mio. €). Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten belaufen sich im zweiten Quartal 2022 auf 30 Mio. € (Q2 2021: 51 Mio. €) sowie im ersten Halbjahr 2022 auf 60 Mio. € (im ersten Halbjahr 2021 auf 102 Mio. €).

7. Sachanlagen

Die zum 30. Juni 2022 in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 7.792 Mio. € (31. Dezember 2021: 7.860 Mio. €) enthalten auch Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Die Sachanlagen nach Kategorien (ohne Nutzungsrechte) können der Tabelle 7 C.14 entnommen werden.

C.14

Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)

	30. Juni 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €		
Grundstücke, Bauten und grundstücksgleiche Rechte	2.578	2.590
Technische Anlagen und Maschinen	1.870	1.873
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.652	1.607
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	562	581
	6.662	6.651

Tabelle 7 C.15 zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

C.15

Nutzungsrechte

	30. Juni 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	1.088	1.166
Technische Anlagen und Maschinen	4	3
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	38	40
	1.130	1.209

8. Vermietete Gegenstände

Zum 30. Juni 2022 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 3.741 Mio. € (31. Dezember 2021: 3.542 Mio. €).

Die Veränderungen im zweiten Quartal 2022 sowie im ersten Halbjahr 2022 können der folgenden Tabelle 7 C.16 entnommen werden:

C.16

Übersicht Zu- und Abgänge Vermietete Gegenstände

	Q2 2022	Q2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021
in Millionen €				
Zugänge	329	263	662	497
Zugänge aus Erwerb (Fair Value)	218	0	211	0
Abgänge (netto)	164	152	386	336
Abschreibungen	161	173	305	359

Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

Die Zugänge aus Erwerb stellen das erworbene Finanzdienstleistungsgeschäft dar.

9. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle 7 C.17 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle 7 C.18 zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernzwischenabschluss des Daimler Truck-Konzerns einbezogen werden.

Für die Veränderung des Buchwerts von BFDA wird auf  **Anmerkung 24.** Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen verwiesen.

cellcentric

Im ersten Halbjahr 2022 haben der Daimler Truck-Konzern und die Volvo Group Kapitaleinlagen i.H.v. insgesamt 100 Mio. € in cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) eingebracht, was zu einer Erhöhung des at-equity-Buchwerts des Daimler Truck-Konzerns um 50 Mio. € führte.

C.17

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
30. Juni 2022				
At-equity-Buchwert	124	990	15	1.129
At-equity-Ergebnis (Q2 2022)	6	-24	1	-17
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2022)	8	-123	3	-112
31. Dezember 2021				
At-equity-Buchwert	120	1.233	16	1.369
At-equity-Ergebnis (Q2 2021)	11	76	2	89
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2021)	11	109	3	123

C.18

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

	cellcentric ¹	BFDA ^{1,3}	Übrige ⁴	Gesamt
in Millionen €				
30. Juni 2022				
Höhe des Anteils (in %)	50	50		
At-equity-Buchwert	676	304	10	990
At-equity-Ergebnis (Q2 2022)	-11	-14	1	-24
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2022)	-28	-25	-70	-123
31. Dezember 2021				
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0	-	-
At-equity-Buchwert	654	474	105	1.233
At-equity-Ergebnis (Q2 2021)	-12	69	19	76
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2021)	-17 ²	87	39	109

1 Es wurden keine Dividenden an den Daimler Truck-Konzern in einer der dargestellten Perioden gezahlt.

2 Die Angaben für das at-equity-Ergebnis betreffen den Zeitraum 1. März bis 30. Juni 2021.

3 Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd (»BFDA«).

4 Zum 30. Juni 2022, einschließlich der Wertminderung des at-equity-Buchwert der DKTH i.H.v. 71 Mio. €.

10. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Aufgrund des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts sind die Finanzierungsleasing-Verträge auf 3.654 Mio. € zum 30. Juni 2022 angestiegen (31. Dezember 2021: 2.446 Mio. €). Der Anstieg bei der Absatzfinanzierung mit Händlern und Endkunden ist hingegen vorwiegend auf bestehende Gesellschaften zurückzuführen. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind in der Tabelle  **C.19** dargestellt.

C.19**Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

	30. Juni 2022			31. Dez. 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Buchwert (brutto)	8.795	11.322	20.117	7.278	9.218	16.496
Absatzfinanzierung mit Endkunden	4.094	8.025	12.119	3.481	6.989	10.470
Absatzfinanzierung mit Händlern	3.494	850	4.344	2.858	722	3.580
Finanzierungsleasing-Verträge	1.207	2.447	3.654	939	1.507	2.446
Wertberichtigungen	-164	-318	-482	-123	-275	-398
Buchwert (netto)	8.631	11.004	19.635	7.155	8.943	16.098

11. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in Tabelle [C.20](#) dargestellt zusammen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in [Anmerkung 21. Finanzinstrumente](#).

C.20**Übrige finanzielle Vermögenswerte**

	30. Juni 2022			31. Dez. 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Eigen- und Fremdkapitalanteile	-	441	441	-	482	482
erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	79	79	-	85	85
erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	211	211	-	244	244
Zu Anschaffungskosten bewertet	-	151	151	-	153	153
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	37	49	86	42	21	63
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	28	-	28	3	2	5
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	510	211	721	609	201	810
	575	701	1.276	654	706	1.360

12. Vorräte

Die Vorräte sind in der Tabelle [C.21](#) dargestellt.

Der Anstieg der Vorräte ist im Wesentlichen auf Lieferengpässe von Rohstoffen, vor allem bei Halbleitern zurückzuführen, sowie einer hohen Zahl von Fahrzeugen, die sich im Auslieferungsprozess befinden.

C.21**Vorräte**

	30. Juni 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.715	1.314
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.396	2.642
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	4.694	3.832
Geleistete Anzahlungen	13	5
	9.818	7.793

13. Eigenkapital

Die einzelnen Bestandteile des Eigenkapitals und ihre Entwicklung im ersten Halbjahr 2022 sind in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [C.05](#) dargestellt.

Gezeichnetes Kapital

Am 31. Dezember 2021 hielt die Mercedes-Benz Group AG 35,00 % der Anteile am Grundkapital der Daimler Truck Holding AG, davon 6,57 % mittelbar über die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH, Schönefeld, eine 100%ige Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz Group AG.

Im Januar 2022 hat die Mercedes-Benz Group AG 4,99 % der bisher unmittelbar gehaltenen Anteile an den Daimler Pension Trust e.V. übertragen und in die Pensions-Planvermögen eingebracht. Zum 30. Juni 2022 beträgt der Stimmrechtsanteil der Mercedes-Benz Group AG ohne Berücksichtigung der Stimmrechte aus diesen Aktien und unter Einbeziehung der mittelbaren Stimmrechte über die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH 30,01 %.

Dividende

Die Hauptversammlung vom 22. Juni 2022 hat beschlossen für das Geschäftsjahr 2021 keine Dividende an die Aktionäre auszuschütten.

Übrige Eigenkapitalbestandteile

In den übrigen Bestandteilen des Eigenkapitals sind unter anderem Veränderungen des Konsolidierungskreises aus der Erstkonsolidierung der Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd. im ersten Quartal enthalten.

14. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wird in Tabelle 7 C.22 dargestellt.

C.22

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	30. Juni 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	562	1.850
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	580	621
	1.142	2.471

C.24

Rückstellungen für sonstige Risiken

	30. Juni 2022			31. Dez. 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	816	973	1.789	811	877	1.688
Personal- und Sozialbereich	665	653	1.318	689	800	1.489
Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	123	947	1.070	201	869	1.070
Übrige	323	82	405	344	99	443
	1.927	2.655	4.582	2.045	2.645	4.690

Entwicklung des Finanzierungsstatus

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen ist in Tabelle 7 C.23 dargestellt. Der Rückgang des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen ist insbesondere auf den deutlichen Anstieg der Abzinsungsfaktoren zurückzuführen.

C.23

Entwicklung des Finanzierungsstatus

	30. Juni 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €		
Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen	-6.167	-7.951
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	5.619	6.109
Bilanzbetrag	-548	-1.842
davon in: Übrige Vermögenswerte	14	8
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-562	-1.850

15. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle 7 C.24 entnommen werden.

Der Rückgang der Rückstellungen für sonstige Risiken resultiert, aus einer Aktualisierung der Bewertungsprämissen, im Wesentlichen durch Zinssatzänderungen, im Personal- und Sozialbereich.

16. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Tabelle [7 C.25](#) zeigt die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten.

C.25

Finanzierungsverbindlichkeiten

	30. Juni 2022			31. Dez. 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen/Bonds	1.067	10.102	11.169	470	6.837	7.307
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.194	2.095	5.289	4.016	2.225	6.241
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	237	377	614	191	361	552
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	356	110	466	501	250	751
Leasingverbindlichkeiten	175	982	1.157	174	1.061	1.235
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	153	174	327	127	177	304
Nicht-beherrschende Anteile (kündbare Instrumente gemäß IAS 32 »Financial Instruments: Presentation«)	211	–	211	–	209	209
	5.392	13.839	19.231	5.479	11.120	16.599

17. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten ist in Tabelle [7 C.26](#) dargestellt.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

In den sonstigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten sind verschiedene finanzielle Verpflichtungen enthalten, wie z. B. Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung, Zinsabgrenzungen und erhaltene Kautionen.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen in [👁 Anmerkung 21](#). Finanzinstrumente.

C.26

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	30. Juni 2022			31. Dez. 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	85	352	437	–	17	17
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	22	–	22	3	–	3
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.526	1.693	4.219	2.495	1.785	4.280
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	791	1.493	2.284	874	1.574	2.448
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	650	43	693	554	40	594
Zinsabgrenzungen	239	–	239	138	–	138
Erhaltene Kautionen	314	25	339	289	26	315
Übrige	532	132	664	640	145	785
	2.633	2.045	4.678	2.498	1.802	4.300

18. Passivischer Abgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des passivischen Abgrenzungspostens ist in Tabelle [7 C.27](#) dargestellt. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien bei Gesellschaften des Industriesegments zurückzuführen. Die Erfüllung der Pre-existing Relationships durch das erworbene

Finanzdienstleistungsgeschäft hat zu einer Reduzierung dieses Postens um 60 Mio. € geführt. Weiterhin konnten aufgrund von logistischen Problemen bei der Fahrzeugproduktion weniger Neuverträge mit Kunden abgeschlossen werden.

C.27

Passivischer Abgrenzungsposten

	30. Juni 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien	560	996	1.556	623	1.085	1.708
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	12	3	15	6	3	9
Übrige passivische Abgrenzungen	45	16	61	35	23	58
	617	1.015	1.632	664	1.111	1.775

19. Rechtliche Verfahren

Die Tochtergesellschaften der Daimler Truck Holding AG (insbesondere die Daimler Truck AG) sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche sowie kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen). Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil des Daimler Truck-Konzerns ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Der Konzern erfasst im Allgemeinen Gewährleistungsrückstellungen in seinen Abschlüssen auf der Grundlage von Erfahrungen aus der Vergangenheit und bekannten Schadensfällen, aber solche Rückstellungen könnten sich möglicherweise als unzureichend für etwaige Verbindlichkeiten erweisen, die sich letztendlich aus potenziellen Fahrzeugmängeln ergeben. Darüber hinaus könnten fehlerhafte Produkte, Produkthaftungsansprüche, Gewährleistungsansprüche, Produktrückrufe und ähnliche Verfahren den Ruf des Konzerns schädigen.

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

Die Mercedes-Benz Group AG (ehemals »Daimler AG«) war als ehemalige Muttergesellschaft der Daimler Truck AG Adressatin eines von der Europäischen Kommission eingeleiteten Kartellverfahrens. Im Juli 2016 erließ die Europäische Kommission einen Vergleichsbeschluss gegen die damalige Daimler AG und vier andere europäische Lkw-Hersteller wegen ihrer Beteiligung an wettbewerbswidrigem Verhalten, das im Hinblick auf die Preisgestaltung und die Weitergabe der Kosten für die Einhaltung strengerer Emissionsvorschriften für Lkw einen Verstoß gegen europäische Kartellvorschriften darstellte.

Im Anschluss an die Vergleichsentscheidung der Europäischen Kommission wurden in mehreren Rechtsordnungen Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel zur Geltendmachung von Schäden durch direkte und indirekte Lkw-Kunden

eingereicht oder eingeleitet. Eingeklagte Schadensersatzansprüche könnten zu einer erheblichen Haftung des Daimler Truck-Konzerns sowie zu erheblichen Kosten für erforderliche Verteidigungsmaßnahmen führen. Dies könnte erhebliche negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die Finanzlage des Unternehmens haben.

Der Daimler Truck-Konzern ergreift geeignete Rechtsmittel, um sich gegen die Klagen zu verteidigen.

In Übereinstimmung mit IAS 37 »Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets«, Textziffer 92, werden keine weiteren Angaben dazu gemacht, ob und in welcher Höhe Rückstellungen gebildet und/oder Eventualverbindlichkeiten offengelegt werden, um die Position des Konzerns nicht zu beeinträchtigen.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen bezüglich aller rechtlichen Verfahren

Der Daimler Truck-Konzern bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Konzernzwischenabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren sind im Konzernzwischenabschluss angegeben, wenn sie bewertbar sind. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Daimler Truck-Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Es bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von möglichen Zahlungsmittelabflüssen. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow des Daimler Truck-Konzerns in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Daimler Truck-Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben.

20. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Phase 2 Transaktionen

Im Rahmen des Spaltungsvertrages hat sich der Daimler Truck-Konzern verpflichtet, das Geschäft bestimmter Lkw- und Bus-bezogener Phase 2 Gesellschaften von der Mercedes-Benz Group zu erwerben, um die Reorganisationsmaßnahmen abzuschließen (siehe [Anmerkung 2](#). Unternehmenszusammenschlüsse). Die Transaktionen erfolgen entweder in Form von Share Deals oder Asset Deals zum Marktwert oder zum beizulegenden Zeitwert. Eine vorläufige Bewertung der Gegenleistung (Kaufpreis) zum Erwerb der noch ausstehenden Anteile bzw. des Nettovermögens der noch nicht übertragenen Phase 2 Gesellschaften wurde durchgeführt, mit einem vorläufigen erwarteten Gesamtkaufpreis von 0,6 Mrd. €. Zusätzlich wurde im Rahmen der Festlegung der Transaktionsstruktur bestimmter noch ausstehender Phase 2 Transaktionen vereinbart, dass der Daimler Truck-Konzern bestehende Darlehen der zu erwerbenden Gesellschaften mit der Mercedes-Benz Group i.H.v. 0,2 Mrd. € ablösen wird.

Eine Übersicht der noch ausstehenden Phase 2 Gesellschaften und der voraussichtlichen Übertragungszeitpunkte finden sich in Tabelle [C.28](#).

C.28

Phase 2 – Reorganisationsmaßnahmen

Phase 2 Unternehmen	Land	Transaktionsart	Voraussichtliches Erwerbsdatum
Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A. ¹	Spanien	Share deal	Q4 2022
Mercedes-Benz Financial Services UK Limited ²	Vereinigtes Königreich	Asset Deal	Q3 2022
Mercedes-Benz Finansman Türk A.S. ¹	Türkei	Share deal	Q4 2022
Mercedes-Benz Retail, S.A.	Spanien	Share deal	Q4 2022
Mercedes-Benz Retail, Unipessoal Lda.	Portugal	Asset Deal	Q3 2022
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Slowakei	Asset deal	Q1 2023
Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o.	Polen	Asset deal	Q1 2023
Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.	Polen	Asset Deal	Q1 2023
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Südafrika	Share deal	Q3 2022

¹ Die Financial Services Geschäftsaktivitäten werden von der Mercedes-Benz Group auf neu gegründete Gesellschaften ausgegliedert, die von dem Daimler Truck-Konzern im Rahmen von Share Deals erworben werden.

² Siehe auch [Anmerkung 25](#). Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

21. Finanzinstrumente

Tabelle [C.29](#) stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen von Finanzinstrumenten des Konzerns dar, mit Ausnahme von Eigenkapitalinstrumenten die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden und nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 9 »Financial Instruments« fallen, sowie Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen.

Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für die tatsächlich am Markt realisierbaren Werte angesehen werden.

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt; folgende Methoden und Prämissen wurden dabei zugrunde gelegt:

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen und übrige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Die *verzinslichen Wertpapiere* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die ähnlichen Geldanlagen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet und keiner Bemessungshierarchie zugeordnet, da der Buchwert aufgrund der kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

Die *Eigenkapitalanteile* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für die zum 30. Juni 2022 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht. Eigenkapitalinstrumenten die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden und nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 9 fallen wurden ausgeschlossen.

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete verzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitalanteile wurden mit Börsenkursen zum Ende der Berichtsperiode bewertet. Sofern öffentliche Notierungen für einzelne Fremd- und Eigenkapitalanteile nicht vorlagen, basiert die Marktwertermittlung auf Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen. Die Marktwerte werden mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle, wie z. B. Discounted-Cash Flow- oder Multiplikator-Modelle, berechnet.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Diese Finanzinstrumente sowie auch die derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, umfassen:

- Derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Bewertung von unbedingten Devisentermingeschäften basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven.
- Derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet.
- Derivative Commodity-Sicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Commodity-Sicherungskontrakte (z. B. Commodity Forwards) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge und Ausfallrisiken bestimmt.

Finanzierungsverbindlichkeiten

Die beizulegenden Zeitwerte von Krediten, Geldmarktpapieren, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet. Finanzierungsverbindlichkeiten umfassen keine Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen.

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Verbindlichkeiten betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Für Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten, sowie zu derivativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, wird auf die Ausführungen unter verzinliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte verwiesen.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten enthalten Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die Finanzinstrumente darstellen. Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften sind grundsätzlich als kurzfristig anzusehen. Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Tabelle [7 C.30](#) zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13 »Fair Value Measurement«) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind. Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

C.29

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	30. Juni 2022		31. Dez. 2021	
	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19.635	19.426	16.098	16.173
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.410	4.410	3.962	3.962
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.699	5.699	7.244	7.244
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	592	592	139	139
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	543	543	116	116
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	41	41	14	14
Zu Anschaffungskosten bewertet	8	8	9	9
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	290	290	329	329
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	79	79	85	85
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	211	211	244	244
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	28	28	5	5
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	86	86	63	63
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	721	721	810	810
	31.461	31.252	28.650	28.725
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	18.074	17.718	15.364	15.445
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.199	5.199	4.359	4.359
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	22	22	3	3
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	437	437	17	17
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.219	4.219	4.280	4.280
Vertrags und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	398	398	353	353
	28.349	27.993	24.376	24.457

C.30**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	30. Juni 2022				31. Dez. 2021			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Verzinsliche Wertpapiere	584	44	539	1	130	33	96	1
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	543	43	500	–	116	33	83	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	41	1	39	1	14	–	13	1
Eigen- und Fremdkapitalanteile	290	164	22	104	329	185	20	124
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	79	71	–	8	85	76	–	9
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	211	93	22	96	244	109	20	115
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	28	–	28	–	5	–	5	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	86	–	86	–	63	–	63	–
	988	208	675	105	527	218	184	125
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	22	–	22	–	3	–	3	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	437	–	437	–	17	–	17	–
	459	–	459	–	20	–	20	–

1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

22. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2022 sowie das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2021 sind Tabelle [7 C.31](#) zu entnehmen.

C.31**Segmentberichterstattung**

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
Q2 2022								
Außenumsatzerlöse	5.123	4.372	1.376	844	389	12.104	–	12.104
Konzerninterne Umsatzerlöse	27	508	170	29	9	743	-743	–
Umsatzerlöse gesamt	5.150	4.880	1.546	873	398	12.847	-743	12.104
Segmentergebnis (EBIT)	523	505	31	-26	163	1.196	-122	1.074
30. Juni 2022								
Segmentvermögenswerte	7.727	14.147	5.484	3.325	21.849	52.532	1.257	53.789
Segmentsschulden	6.275	8.700	1.899	2.191	19.874	38.939	114	39.053
in Millionen €								
Q2 2021								
Außenumsatzerlöse	4.062	3.811	1.383	707	271	10.234	1	10.235
Konzerninterne Umsatzerlöse	23	490	72	20	2	607	-607	–
Umsatzerlöse gesamt	4.085	4.301	1.455	727	273	10.841	-606	10.235
Segmentergebnis (EBIT)	440	236	140	11	68	895	-28	867
31. Dez. 2021								
Segmentvermögenswerte	6.385	13.127	5.731	3.282	17.926	46.451	1.300	47.751
Segmentsschulden	5.674	8.357	1.987	2.240	16.361	34.619	290	34.909

Segmentberichterstattung

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
Q1-2 2022								
Außenumsatzerlöse	9.681	8.116	2.724	1.440	694	22.655	–	22.655
Konzerninterne Umsatzerlöse	52	1.069	243	59	13	1.436	-1.436	–
Umsatzerlöse gesamt	9.733	9.185	2.967	1.499	707	24.091	-1.436	22.655
Segmentergebnis (EBIT)	909	681	54	-87	210	1.767	-232	1.535
in Millionen €								
Q1-2 2021								
Außenumsatzerlöse	7.532	7.203	2.792	1.182	548	19.257	1	19.258
Konzerninterne Umsatzerlöse	49	903	141	51	3	1.147	-1.147	–
Umsatzerlöse gesamt	7.581	8.106	2.933	1.233	551	20.404	-1.146	19.258
Segmentergebnis (EBIT)	854	339	198	-78	104	1.417	1.149	2.566

Überleitung

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das EBIT des Daimler Truck-Konzerns ergibt sich aus Tabelle

➔ C.32.

C.32**Überleitung der Segmente auf die Konzern-Gewinn und Verlustrechnung**

	Q2 2022	Q2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021
in Millionen €				
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	1.195	893	1.767	1.417
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-12	-12	-29	-18
Sonstige betriebliche Erträge	-	-	-	1.215
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	-101	-17	-160	-50
Eliminierungen	-8	3	-43	2
Konzern EBIT	1.074	867	1.535	2.566

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

Im ersten Halbjahr 2021 enthalten die sonstigen betrieblichen Erträge den Gewinn aus dem Verlust der Beherrschung über cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric), welcher zu einem positiven Ergebnisbeitrag i.H.v. 1.215 Mio. € führt.

Im ersten Halbjahr 2022 umfasst der Posten »Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten« im Wesentlichen operative Aufwendungen i.H.v. 80 Mio. €, die im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns im Bereich autonomes Fahren stehen (Q1-2 2021: 48 Mio. €).

Ergebnisanteil der Aktionäre des Daimler Truck-Konzerns (unverwässert und verwässert) im zweiten Quartal 2022 beläuft sich auf 922 Mio. € (Q2 2021: 601 Mio. €) sowie im ersten Halbjahr 2022 auf 1.179 Mio. € (Q1-2 2021: 2.035 Mio. €). Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert) entspricht der Gesamtzahl der nach Vollzug des Spaltungsvertrags ausgegebenen Aktien und beträgt 822.951.882, für die jeweils das Ergebnis berechnet wird.

In den 822.951.882 sind 50.000 Aktien enthalten, die für das Geschäftsjahr 2021 dividendenberechtigt sind und vollständig von der Mercedes-Benz Group gehalten werden.

Die gleiche Anzahl von Aktien wurde für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie für die jeweiligen Zeiträume verwendet. Derzeit sind keine Instrumente mit einem potenziellen Verwässerungseffekt auf das Ergebnis je Aktie im Umlauf oder geplant.

Tabelle ➔ C.33 zeigt den Zähler und den Nenner für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie.

23. Ergebnis je Aktie

Die Berechnung des unverwässerten und verwässerten Ergebnisses je Aktie basiert auf dem Ergebnisanteil der Aktionäre des Daimler Truck-Konzerns. Als neu börsennotierte Gesellschaft gibt es keine Verwässerungseffekte bei den Aktien. Der

C.33**Ergebnis je Aktie**

	Q2 2022	Q2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021
in Millionen €				
Ergebnisanteil der Aktionäre	922	601	1.179	2.035
in Millionen Aktien				
Gewogene durchschnittliche Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien - unverwässert und verwässert	823	823	823	823
Ergebnis je Aktie - unverwässert und verwässert	1,12	0,73	1,43	2,47

24. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als nahestehende Unternehmen oder Personen werden die Gesellschaften der Mercedes-Benz Group, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierte Tochterunternehmen bezeichnet sowie Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik des Daimler Truck-Konzerns ausüben. Für weitere Informationen hinsichtlich Kreis der nahestehenden Unternehmen oder Personen sowie Art der Geschäftsbeziehungen wird auf die Erläuterung im Konzernabschluss 2021 in Anmerkung 39. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen verwiesen.

Die Lieferungen und Leistungen zwischen dem Daimler Truck-Konzern und nahestehenden Unternehmen sind in Tabelle [C.34](#) aufgeführt.

Leasingverträge mit der Mercedes-Benz Group

Der Daimler Truck-Konzern verkauft Fahrzeuge mit Rückgaberecht an Gesellschaften der Mercedes-Benz Group, welche aufgrund der Verpflichtung zum Rückkauf als Leasingverhältnis bilanziert werden. Die entsprechenden Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien betragen zum 30. Juni 2022 1.260 Mio. € (31. Dezember 2021: 1.393 Mio. €). Die zugehörigen passivischen Abgrenzungsposten betragen zum 30. Juni 2022 786 Mio. € (31. Dezember 2021: 902 Mio. €).

Für Leasingverhältnisse, in denen Financial Services Personenfahrzeuge an Endkunden vermietet, welche zuvor von konzern-unabhängigen Händlern erworben wurden, hat die Mercedes-Benz Group Restwertgarantien ausgegeben. Zum 30. Juni 2022 betragen die von der Mercedes-Benz Group gegenüber Financial Services ausgegebenen Restwertgarantien für Personenfahrzeuge im Vermietvermögen, die im Rahmen eines Operating Leases an Endkunden vermietet werden, 61 Mio. € (31. Dezember 2021: 47 Mio. €). Von der Mercedes-Benz Group ausgegebene Restwertgarantien für Personenkraftwagen, die Financial Services im Rahmen eines Finanzierungsleasings an Endkunden vermietet, betragen 73 Mio. € (31. Dezember 2021: 60 Mio. €).

Darüber hinaus gewährte das Daimler Truck-Business bis zum Zeitpunkt der Abspaltung den Financial Services Gesellschaften, welche noch Teil der Mercedes-Benz Group sind, Kreditrisikogarantien für das Ausfallrisiko von Kunden. Diese verpflichten den Daimler Truck-Konzern zu Ausgleichszahlungen an die Gesellschaften der Mercedes-Benz Group im Fall eines Zahlungsausfalls der Kunden. Die finanziellen Verbindlichkeiten gegenüber den Gesellschaften der Mercedes-Benz Group belaufen sich zum 30. Juni 2022 auf 3 Mio. € (31. Dezember 2021: 32 Mio. €). Die nicht in der Bilanz zu erfassenden Kreditrisikogarantien gegenüber Gesellschaften der Mercedes-Benz Group belaufen sich zum 30. Juni 2022 auf 29 Mio. € (31. Dezember 2021: 32 Mio. €).

Im zweiten Quartal wurde eine finanzielle Verbindlichkeit für ein Ausfallrisiko eines externen Kunden in Höhe von 15 Mio. € gegenüber der Mercedes-Benz Group abgelöst.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die aus Geschäftsbeziehungen mit Gesellschaften der Mercedes-Benz Group resultieren, beinhalten finanzielle Verbindlichkeiten aus Sale-and-Lease-Back-Transaktionen, bei denen der Verkauf nicht die Anforderungen des IFRS 15 erfüllt.

Garantien

Die Mercedes-Benz Group hat Akkreditive und Garantien zugunsten des Daimler Truck-Konzern und seiner Kunden ausgestellt.

Zum 30. Juni 2022 belaufen sich die von der Mercedes-Benz Group gewährten Garantien auf 404 Mio. € (31. Dezember 2021: 582 Mio. €).

Die von dem Daimler Truck-Konzern zugunsten der Mercedes-Benz Group, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen gewährten Garantien belaufen sich zum 30. Juni 2022 auf 92 Mio. € (31. Dezember 2021: 100 Mio. €).

Übertragung von Phase 2 Gesellschaften und Geschäftsbereichen von der Mercedes-Benz Group

Nach Vollzug des Spaltungsvertrags im Jahr 2021 kommt es im Jahr 2022 zu weiteren Übertragungen bestimmter Gesellschaften und Geschäftsbereiche von der Mercedes-Benz Group auf den Daimler Truck-Konzern. Hierbei werden Lkw und Bus-bezogene Leasingportfolien sowie Händler-Endkundenfinanzierungen als Asset Deal oder Share Deal erworben. Nicht in Tabelle [C.34](#) enthalten sind die Effekte aus diesen Übertragungen.

Weitere Informationen finden sich in [Anmerkung 2](#). Unternehmenszusammenschlüsse

Zuwendungen zu Planvermögen

Der Daimler Truck Pension Trust e.V. verwaltet treuhänderisch das Planvermögen zur Sicherung von Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch ein nahestehendes Unternehmen des Daimler Truck-Konzerns. Die Daimler Truck AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für die Gesellschaft. Im Rahmen des Spaltungsvertrags aus 2021 wurden im zweiten Quartal 2022 seitens Daimler Truck AG 150 Mio. € und seitens EvoBus GmbH 100 Mio. € in den Daimler Truck Pension Trust e.V. dotiert.

Lizenzvertrag mit BFDA

Im Oktober 2020 hat der Daimler Truck-Konzern eine Technologie-Lizenzvereinbarung (TLA) mit dem Gemeinschaftsunternehmen BFDA im Zusammenhang mit der Lokalisierung von Mercedes-Benz Lkws für den chinesischen Markt abgeschlossen. Diese Vereinbarung beinhaltet die Nutzung bestimmter geistiger Eigentumsrechte durch BFDA für die Lokalisierung der Mercedes-Benz H6 Technologie im Austausch gegen eine Lizenzgebühr, welche in Summe 318 Mio. € beträgt.

Die Daimler Truck AG hat im zweiten Quartal 2022 die finale technische Produktdokumentation übertragen und damit die Verpflichtung aus der TLA erfüllt. Dies führt somit zu einer Umsatzerlösrealisierung der Lizenzgebühr (318 Mio. €) sowie einem Anstieg der Forderungen ggü. BFDA als verbundenes Unternehmen.

Auf Konzernebene ist diese Transaktion eine down stream Transaktion mit einem Joint Venture. Daher wurde eine Eliminierung gebucht, welche die Umsatzerlöse im Segment Mercedes-Benz und die at-equity bewertete Beteiligung im Segment Trucks Asia reduziert. Nach der Eliminierung beläuft sich der positive Effekt im EBIT des Mercedes-Benz Segments und des Daimler Truck-Konzerns auf 159 Mio. € im zweiten Quartal 2022.

C.34

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			
	Q2 2022	Q2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021	Q2 2022	Q2 2021	Q1-2 2022	Q1-2 2021
Assoziierte Unternehmen	43	87	76	154	3	12	6	25
davon KAMAZ PAO ³	–	52	–	100	–	8	–	18
davon MFTBC-Beteiligungen	34	35	61	54	3	3	6	6
Gemeinschaftsunternehmen	387	95	468	183	13	4	65	7
davon DKTH ⁵	–	70	33	140	–	2	49	3
davon National Automotive Industry Company Ltd.	54	24	97	41	–	1	–	1
davon BFDA	330	1	335	1	9	–	10	–
Mercedes-Benz Group ⁴	735	919	1.535	1.815	335	465	633	924

in Millionen €	Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
	30. Juni 2022	31. Dez. 2021	30. Juni 2022	31. Dez. 2021
Assoziierte Unternehmen	15	21	2	2
davon KAMAZ PAO ³	–	–	–	–
davon MFTBC-Beteiligungen	13	16	2	2
Gemeinschaftsunternehmen	335	87	14	13
davon DKTH ⁵	–	53	–	–
davon National Automotive Industry Company Ltd.	55	22	–	–
davon BFDA	272	3	–	–
Mercedes-Benz Group ⁴	461	739	1.927	2.530

1 Die Forderungen umfassen Bilanzposten, welche zu Zahlungsmittelzuflüssen führen. Hierzu zählen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, gewährte Darlehen sowie sonstige Forderungen. Die Forderungen beinhalten Wertminderungen von insgesamt 60 Mio. €, davon 49 Mio. € gegenüber DKTH (zum 31.12.2021 wurde keine Wertminderung gegenüber DKTH erfasst).

2 Die Verbindlichkeiten umfassen Bilanzposten, welche zu potenziell zukünftigen Zahlungsmittelabflüssen führen. Hierzu zählen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Restwertgarantien, Ausfallrisiken aus Garantien, Finanzierungsverbindlichkeiten, Leasingverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten.

3 Der Konzern verkaufte seine at-equity-Beteiligung an der KAMAZ PAO am 21. September 2021 mit Wirkung zum 28. September 2021 an die Mercedes-Benz Group AG. Seit der Abspaltung ist KAMAZ PAO damit kein nahestehendes Unternehmen für den Daimler Truck-Konzern mehr. Für Q2 2021 spiegelt die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung alle Transaktionen mit KAMAZ PAO wider. Die ab dem 31. Dezember 2021 ausgewiesenen Forderungen und Verbindlichkeiten sowie die Gewinn- und Verlustrechnung für Q2 2022 enthalten keine Salden und Transaktionen mehr mit KAMAZ PAO.

4 Davon Aufwendungen für empfangene Dienstleistungen von der Mercedes-Benz Group im zweiten Quartal 2022 in Höhe von 156 Mio. € (Q2 2021: 128 Mio. €) und im ersten Halbjahr 2022 in Höhe von 285 Mio. € (Q1-2 2021: 258 Mio. €).

5 Geschäftsaktivitäten mit der DKTH wurden zum 27. Februar 2022 bis auf Weiteres eingestellt. Im zweiten Quartal 2022 sind in den empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen gegenüber DKTH Wertminderungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 0 Mio. € enthalten (Q2 2021: 0 Mio. €) und im ersten Halbjahr 2022 49 Mio. € (Q1-2 2021: 0 Mio. €).

25. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Veränderungen im Konzernkreis durch M&A-Sachverhalte

Zum 08. August 2022 erwarb der Daimler Truck-Konzern rund 10 % der Anteile an der Manz AG mit Sitz in Reutlingen, Deutschland. Der Kaufpreis zum Erwerb der Anteile betrug 31 Mio. €. Die Beteiligung wird gemäß IFRS 9 »Financial Instruments« erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bilanziert und bewertet.

Der High-Tech-Maschinenbauer Manz AG wird wesentliche Anlagen für eine Batterie-Pilotlinie im Mercedes-Benz Werk Mannheim als strategischer Partner von Daimler Truck bei der Batterietechnologie liefern.

Im Weiteren gründete der Daimler Truck-Konzern am 08. Juli 2022 gemeinsam mit der Volvo Group und TRATON GROUP ein Joint Venture für ein öffentlich zugängliches Hochleistungs-ladnetz für batteriebetriebene Lkw und Reisebusse in Europa. Daimler Truck investierte im Juli 5 Mio. € in das Unternehmen.

Das Joint Venture soll einen wichtigen Beitrag zum Green Deal der Europäischen Union und damit für den klimaneutralen Güterverkehr bis 2050 leisten.

Zudem erwarb der Daimler Truck-Konzern am 01. August 2022 im Zusammenhang mit den Phase 2 Transaktionen die Daimler Truck Financial Services UK zu 0,5 Mrd. € im Rahmen eines Asset Deals. Dieser Asset Deal stellt einen Unternehmenszusammenschluss im Sinne des IFRS 3 »Business Combinations« dar.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Leinfelden-Echterdingen, den 09. August 2022

Martin Daum

Jochen Götz

Karin Rådström

John O'Leary

Karl Deppen

Stephan Unger

Dr. Andreas Gorbach

Jürgen Hartwig

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Entwicklung des Eigenkapitals, Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten, erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Daimler Truck Holding AG, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2022, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach dem International Accounting Standard IAS 34 „Zwischenberichterstattung“, wie er in der EU anzuwenden ist, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit IAS 34 „Zwischenberichterstattung“, wie er in der EU anzuwenden ist, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit IAS 34 „Zwischenberichterstattung“, wie er in der EU anzuwenden ist, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

Stuttgart, den 10. August 2022

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pritzer
Wirtschaftsprüfer

Mokler
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen Finanzkalender

Informationen im Internet

Spezielle Informationen rund um die Aktie und die
Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Website

 [Internet](#)

in der Rubrik Investoren. Dort sind und werden Geschäfts- und
Zwischenberichte sowie Einzelabschlüsse der Daimler Truck
Holding AG abrufbar.

Darüber hinaus erhalten Sie dort aktuelle Meldungen,
Präsentationen, diverse Kennzahlenübersichten, Informationen
zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote.

 [Internet](#)

Aus Nachhaltigkeitsgründen erfolgt kein Druck von
Geschäfts- und Zwischenberichten sowie des Jahresabschlusses.
Wir bieten alle Geschäfts- und Zwischenberichte online und als
PDF zum Download an.

Daimler Truck Holding AG
70771 Leinfelden-Echterdingen
Tel. +49 711 8485 0
Fax +49 711 8485 2000
 daimlertruck.com

Investor Relations
Fax +49 711 177 901 342 2
ir@daimlertruck.com

Zwischenbericht Q3 2022

11. November 2022

Da wir Terminverschiebungen grundsätzlich nicht ausschließen
können, empfehlen wir Ihnen, den aktuellen Stand kurzfristig
im Internet abzufragen.

 [Internet](#)

