

DAIMLER TRUCK



Zwischenbericht Q1 2025

Inhalt

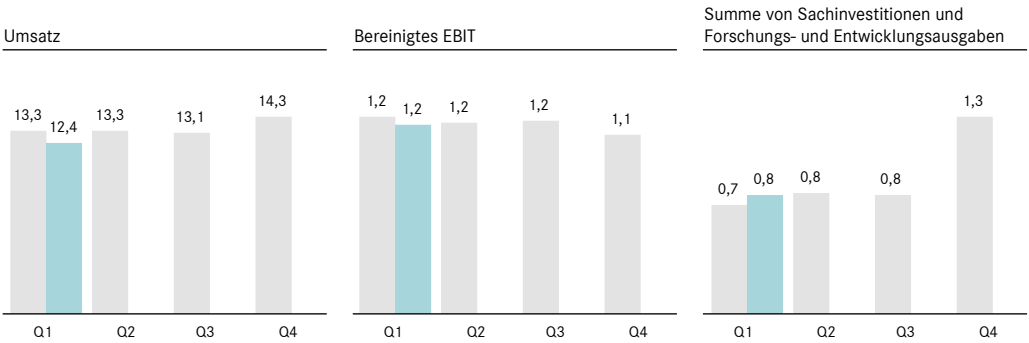
Q1 Kennzahlen Konzern	3
Q1 Kennzahlen Segmente	4
Über diesen Bericht	5
 A Konzernzwischenlagebericht	 6 – 23
Geschäftsentwicklung	6
Wichtige Ereignisse	8
Ertragslage	10
Finanzlage	15
Vermögenslage	19
Risiko- und Chancenbericht	21
Prognosebericht	22
 B Konzernzwischenabschluss	 24 – 41
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	24
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	25
Konzernbilanz	26
Konzern-Kapitalflussrechnung	27
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	28
Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss	29
 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	 42
Weitere Informationen	43

Q1 Kennzahlen Konzern

Wichtige Kennzahlen Daimler Truck-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1 2025	Q1 2024	Veränd. in %
Absatz (in Einheiten)	99.812	108.911	-8
davon emissionsfreie Fahrzeuge	759	813	-7
Umsatz	12.449	13.263	-6 ¹
Umsatz des Industriegeschäfts ²	11.558	12.481	-7
EBIT	1.080	1.131	-4
EBIT des Industriegeschäfts	1.029	1.081	-5
Bereinigtes EBIT	1.164	1.210	-4
Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts	1.108	1.159	-4
Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	8,9	8,7	-
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	9,6	9,3	-
Kapitalrendite des Industriegeschäfts (in %)	39,7	39,5	-
Konzernergebnis	799	847	-6
Ergebnis je Aktie (in €)	0,99	1,00	-1
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	33	1.213	-97
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	143	1.292	-89
Netto-Liquidität des Industriegeschäfts	7.931	8.558 ³	-7
Sachinvestitionen	184	187	-2
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	578	509	+13
davon aktivierte Entwicklungskosten	86	114	-25
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten)	110.164	108.201 ³	+2 ⁴

Konzern (€-Werte in Milliarden)

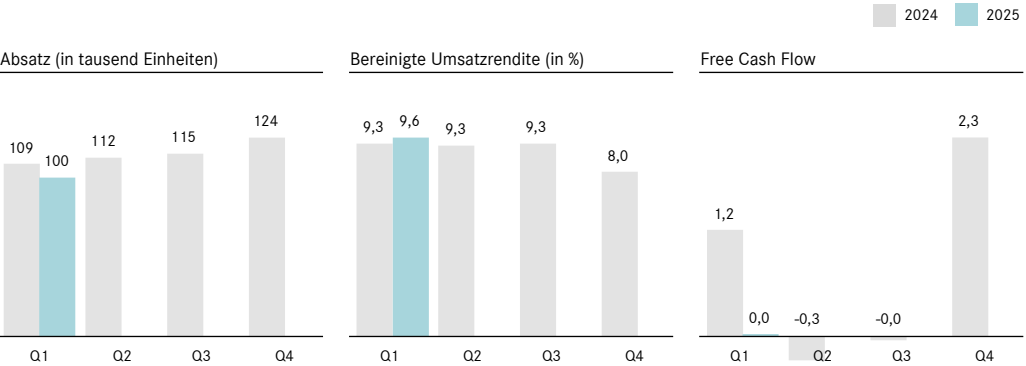


Börsenkursentwicklung der Daimler Truck Holding AG

in €	Q4 2024	Q1 2025
Schlusskurse XETRA		
Höchstkurs	39,17	45,05
Tiefstkurs	33,15	36,11
Schlusskurs am Quartalsende	36,85	37,12
Anzahl ausstehender Aktien am Quartalsende (in Tsd.)	781.774	774.741
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	28,8	28,8

- 1 Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzrückgang 4 %.
- 2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung.
- 3 Stand 31.12.2024.
- 4 Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Erstkonsolidierung der Daimler Truck Innovation Center India Private Limited mit rund 3.000 Beschäftigten im ersten Quartal 2025.

Industriegeschäft (€-Werte in Milliarden)



Q1 Kennzahlen Segmente¹

	Trucks North America			Mercedes-Benz Trucks			Trucks Asia			Daimler Buses			Financial Services		
	Q1 2025	Q1 2024	Veränd. in %	Q1 2025	Q1 2024	Veränd. in %	Q1 2025	Q1 2024	Veränd. in %	Q1 2025	Q1 2024	Veränd. in %	Q1 2025	Q1 2024	Veränd. in %
€-Werte in Millionen															
Absatz (Einheiten)	38.992	46.229	-16	33.446	40.838	-18	24.772	21.440	+16	6.206	5.596	+11	-	-	-
Umsatz	5.407	5.796	-7	4.409	5.200	-15	1.191	1.182	+1	1.335	1.171	+14	891	781	+14
EBIT	773	725	+7	203	378	-46	63	55	+15	126	59	+113	51	50	+1
Bereinigtes EBIT	778	725	+7	238	417	-43	64	55	+16	126	59	+114	55	51	+9
Umsatzrendite (in %) ²	14,3	12,5	-	4,6	7,3	-	5,3	4,7	-	9,4	5,0	-	6,7	8,0	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %) ³	14,4	12,5	-	5,4	8,0	-	5,4	4,7	-	9,4	5,0	-	7,3	8,2	-
Sachinvestitionen	43	28	+53	102	128	-20	16	16	-4	21	13	+68	1	2	-47
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	182	159	+14	264	222	+19	25	28	-10	52	53	-2	-	-	-
davon aktivierte Entwicklungskosten	25	19	+31	58	59	-3	-	2	-	4	0	+816	-	-	-
Neugeschäft	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.282	2.775	-18
Vertragsvolumen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31.185	32.152 ⁴	-3
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten)	27.741	28.316 ⁴	-2	46.322	46.555 ⁴	-1	10.480	11.033 ⁴	-5	17.857	17.500 ⁴	+2	1.953	1.957 ⁴	-0

¹ Zum 1. Januar 2025 hat Daimler Truck seine Geschäfte in China und Indien in das Segment Mercedes-Benz Trucks integriert. Die Darstellung für das Geschäftsjahr 2025 sowie der angepasste Vorjahresvergleich erfolgen auf Basis der neuen Segmentzusammensetzung.

Weitere Informationen finden sich im Kapitel [Über diesen Bericht](#) auf Seite 5.

² Bei Financial Services handelt es sich um die Eigenkapitalrendite.

³ Bei Financial Services handelt es sich um die bereinigte Eigenkapitalrendite.

⁴ Stand 31.12.2024.



Über diesen Bericht

Struktur und Segmente des Daimler Truck-Konzerns

Im Rahmen einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise wird an ausgewählten Stellen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services differenziert. Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, 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.

Zum 1. Januar 2025 hat der Daimler Truck-Konzern (nachfolgend auch „Daimler Truck“ oder „Konzern“ genannt) seine Geschäfte in China und Indien aus dem Segment Trucks Asia in das Segment Mercedes-Benz integriert. Damit wurde ein globales Segment Mercedes-Benz Trucks geformt. Alle weiteren Aktivitäten des Segments Trucks Asia sind nicht von dieser Reorganisation betroffen, ebenso wie die Segmente Trucks North America, Daimler Buses und Financial Services.

Weiterführende Informationen

Dieser Zwischenbericht vermittelt Informationen, um eine Veränderung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der voraussichtlichen Entwicklung gegenüber der Jahresfinanzberichterstattung zum Berichtsjahr 2024 beurteilen zu können.

Ausführliche Informationen zum Steuerungssystem von Daimler Truck inklusive der Erläuterung finanzieller und nichtfinanzieller Steuerungsgrößen sowie Leistungsindikatoren finden sich im Kapitel „Steuerungssystem“ ab Seite 40 im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts zum Berichtsjahr 2024 unter www.daimlertruck.com/investoren/berichte/finanzberichte.

Der Geschäftsbericht 2024 beinhaltet ausführliche Informationen zu Zielen und Strategie, Geschäftsmodell, Grundsätzen der Unternehmensführung sowie die Konzernnachhaltigkeitserklärung von Daimler Truck.

Prüferische Durchsicht

Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss, bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals und Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss sowie der Konzernzwischenlagebericht, unterlagen einer prüferischen Durchsicht durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

Digitaler Bericht

Aus Nachhaltigkeitsgründen erfolgt kein Druck von Geschäfts- und Zwischenberichten. Diese werden unter www.daimlertruck.com/investoren/berichte/finanzberichte zugänglich gemacht und als PDF zum Download angeboten. Der Bericht im vorliegenden PDF-Format enthält interaktive Elemente. Inhaltsverzeichnisse, Kopfzeilen sowie berichtsinterne und -externe Verweise sind auf die entsprechenden Inhalte verlinkt.

Redaktionelle Anmerkungen

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. Dieser Bericht liegt in deutscher und englischer Fassung vor. Verbindlich ist die deutsche Version. Zur besseren Lesbarkeit wird auf die Kennzeichnung von Namen, Marken und eingetragenen Warenzeichen in diesem Bericht verzichtet.

Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion sind uns wichtig

Aus diesem Grund wird in diesem Bericht weitgehend eine geschlechtsneutrale Sprache verwendet. Im Interesse der Lesbarkeit und bei Begriffen mit rechtlicher Bedeutung greifen wir auf das generische Maskulinum zurück. In diesen Fällen schließen die gewählten Begriffe uneingeschränkt alle Geschlechteridentitäten ein.

Navigationssymbole

- Verweis auf eine Abbildung oder eine Tabelle im Bericht.
- Verweis auf weiterführende Informationen im Internet.
- Verweis innerhalb des Berichts.

Begriffsbezeichnungen

Dieses Dokument enthält Bezeichnungen wie „emissionsfreies (schweres) Nutzfahrzeug“ (abgekürzt „ZEV“, „emissionsfreies Fahrzeug“), „CO₂e“, „CO₂e-neutral“, „bilanziell CO₂e-neutral“ und „lokal CO₂e-frei“ bzw. „im Fahrbetrieb CO₂e-frei“. Ein „emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug“ ist nach Artikel 3 Nr. 11 lit. a der Verordnung (EU) 2024/1610 ein schweres Kraftfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor mit Emissionen von nicht mehr als 3 g CO₂/(tkm) oder 1 g CO₂/(pkm). „CO₂e“ steht für Kohlendioxid-Äquivalent und bezieht sich auf die Gesamtmenge an Treibhausgasen, die durch eine bestimmte Aktivität oder einen bestimmten Prozess freigesetzt werden. Es berücksichtigt nicht nur Kohlendioxid, sondern auch andere Treibhausgase wie Methan (CH₄), Lachgas (N₂O) und Ozon (O₃), indem es ihre Klimawirksamkeit in Relation zu CO₂ setzt. Da diese Gase unterschiedliche Auswirkungen auf das Klima haben, ermöglicht CO₂e einen ganzheitlichen Blick auf den Klimaeffekt einer bestimmten Aktivität. „CO₂e-neutral“ bedeutet, dass CO₂e-Emissionen, die durch die Aktivitäten eines Unternehmens in die Atmosphäre freigesetzt werden durch eine entsprechende Menge CO₂e auszugleichen sind. Der Ausgleich kann durch verschiedene Maßnahmen erfolgen: Reduktion von Emissionen Verringerung des Energieverbrauchs, Umstellung auf erneuerbare Energien o.Ä. oder durch CO₂-Speicherung oder Absorption. „Bilanziell CO₂e-neutral“ bedeutet, dass freigesetzte CO₂e-Emissionen, durch Kompensationszertifikate und damit zusammenhängenden Projekten ausgeglichen werden. „Lokal CO₂e-frei“ bzw. „im Fahrbetrieb CO₂e-frei“ bedeutet, dass während der Fahrt kein Kohlenstoff oder Kohlendioxidäquivalente (CO₂e) vom Fahrzeug in die unmittelbare Umgebung ausgestoßen wird. Sofern nicht anders gekennzeichnet, wird im Rahmen des gesamten Dokuments jeweils dasselbe Begriffsverständnis zugrunde gelegt.



Konzernzwischenlagebericht

Daimler Truck im ersten Quartal 2025

- Konzernabsatz von 99.812 (Q1 2024: 108.911) Einheiten
- Bereinigtes Konzern-EBIT von 1.164 Mio. € (Q1 2024: 1.210 Mio. €)
- Umsatz des Industriegeschäfts bei 11,6 Mrd. € (Q1 2024: 12,5 Mrd. €)
- Free Cash Flow des Industriegeschäfts bei 33 Mio. € (Q1 2024: 1.213 Mio. €)

Prognose für das Geschäftsjahr 2025 aktualisiert

- Auf Konzernebene bereinigtes EBIT nun mit einem Rückgang bzw. Anstieg zwischen -5 % und +5 % erwartet
- Im Industriegeschäft verringerter Absatz von 430 bis 460 Tsd. Einheiten erwartet, bereinigte Umsatzrendite unverändert von 8 % bis 10 % und Free Cash Flow des Industriegeschäfts weiterhin mit einem Rückgang zwischen 10 % und 25 % erwartet

Im Rahmen einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise wird an ausgewählten Stellen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services differenziert. Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, 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.

Zum 1. Januar 2025 hat Daimler Truck seine Geschäfte in China und Indien aus dem Segment Trucks Asia in das Segment Mercedes-Benz Trucks integriert. Damit wurde ein globales Segment Mercedes-Benz Trucks geformt. Alle weiteren Aktivitäten des Segments Trucks Asia sind nicht von dieser Reorganisation betroffen, ebenso wie die Segmente Trucks North America, Daimler Buses und Financial Services. Die Darstellung für das Geschäftsjahr 2025 sowie der angepasste Vorjahresvergleich erfolgen auf Basis der neuen Segmentzusammensetzung.

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft

Die Entwicklung der Weltwirtschaft war im ersten Quartal des Jahres 2025 insgesamt stabil. Wechselnde Ankündigungen und Einführungen neuer protektionistischer Maßnahmen der USA sorgten allerdings für eine steigende Unsicherheit.

Die US-amerikanische Wirtschaft hat sich im ersten Quartal des Jahres aufgrund der beginnenden restriktiven Handelspolitik schwächer entwickelt. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) stieg in der Berichtsperiode gegenüber dem Vorjahresquartal um 2,0 %. Die Inflationsrate war rückläufig, aber noch oberhalb des Zielwertes. Die Federal Reserve (Fed) führte keine Zinssenkung durch und beließ den Leitzins im Korridor von 4,25 % bis 4,50 %.

Das BIP in der Eurozone lag im ersten Quartal um 1,2 % über dem Vorjahreswert. Negative Effekte aus der US-amerikanischen Zollpolitik waren bis dato nur leicht spürbar. Die Verbraucherpreis-inflation in der Eurozone hat sich auf einem Wert knapp über dem Zielwert von 2,0 % stabilisiert. Zum Ende des ersten Quartals lag der Einlagesatz der Europäischen Zentralbank (EZB) bei 2,5 %.

Der Markt der Nutzfahrzeuge

In diesem unsicheren Umfeld zeigte sich die Lkw-Nachfrage rückläufig: Der nordamerikanische Markt für schwere Lkw (Klasse 8) ging im ersten Quartal 2025 um 10 % zurück. Der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) verringerte sich um 15 % gegenüber dem Vorjahresniveau.



Konzernabsatz deutlich unter dem Vorjahresniveau

Im ersten Quartal 2025 hat der Daimler Truck-Konzern im Einklang mit den internen Erwartungen weltweit 99.812 (Q1 2024: 108.911) Einheiten abgesetzt. Die Anzahl der emissionsfreien Fahrzeuge ist leicht auf 759 (Q1 2024: 813) Einheiten gesunken. ↗ **A.01**

Das Segment **Trucks North America** hat im ersten Quartal 2025 38.992 (Q1 2024: 46.229) Einheiten abgesetzt. Der deutliche Absatzrückgang resultierte im Wesentlichen aus dem schwächeren Marktumfeld infolge der gestiegenen Unsicherheiten in Nordamerika. Der Rückgang insbesondere bei schweren Lkw im Fernverkehr konnte durch den Absatzanstieg im Vocational-Markt, dem Bereich der Bau- und Spezialfahrzeuge, nur teilweise kompensiert werden. In den USA hat das Segment mit 33.399 Einheiten (-15 %) deutlich weniger Fahrzeuge als im Vorjahresquartal abgesetzt, während in Mexiko der Absatz mit 1.699 Einheiten (-40 %) aufgrund der Änderung der Emissionsgesetzgebung deutlich beeinträchtigt wurde.

Im ersten Quartal 2025 konnte das Segment **Mercedes-Benz Trucks** 33.446 (Q1 2024: 40.838) Fahrzeuge absetzen. Die Entwicklung war im Wesentlichen auf den Marktrückgang in der Region EU30 zurückzuführen, in deren Folge ist der Absatz der Region um 32 % auf 12.526 Einheiten deutlich gesunken. Gegenläufig verzeichnete das Segment in Brasilien aufgrund einer Markterholung einen leichten Absatzanstieg um 7 % auf 5.444 Einheiten. In Indien ist der Absatz mit 5.730 Einheiten (-14 %) im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken.

Der Absatz unseres chinesischen at-equity bewerteten Joint Ventures Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), zu dem Lkw der Marke Auman beitragen, wies mit 23.254 (Q1 2024: 17.518) Einheiten einen deutlichen Anstieg von 33 % im Vergleich zum sehr niedrigen Vorjahresniveau auf.

Der Absatz des Segments **Trucks Asia** ist im ersten Quartal 2025 um 16 % auf 24.772 Einheiten deutlich angestiegen. Die positive Entwicklung war im Wesentlichen auf eine Normalisierung der Zulieferungen nach Indonesien nach dem sehr niedrigen Niveau im Vorjahresquartal zurückzuführen, in dessen Folge der lokale Absatz im ersten Quartal 2025 auf 6.017 Einheiten (+111 %) deutlich gestiegen ist. In Japan verzeichneten wir mit 8.405 Einheiten (+5 %) einen leichten Absatzanstieg im Vergleich zum Vorjahr. Gegenläufig ist in der Region EU30 der Absatz auf 1.909 Einheiten (-37 %) sowie in weiteren Märkten in Asien aufgrund einer geringeren Marktnachfrage deutlich gesunken.

Der Absatz des Segments **Daimler Buses** ist im ersten Quartal 2025 um 11 % auf 6.206 (Q1 2024: 5.596) Einheiten deutlich angestiegen. Das Segment erreichte in der Region EU30, insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung im Bereich der Reisebusse sowie der lokal CO₂e-freien Stadtbusse, einen deutlichen Absatzanstieg auf 1.704 Einheiten (+17 %). Der Absatz in Lateinamerika ist um 31 % auf 3.390 Einheiten durch die positive Entwicklung in Argentinien und Brasilien deutlich angestiegen. Gegenläufig verringerte sich der Absatz in Nordamerika deutlich auf 747 Einheiten (-27 %), im Wesentlichen durch die Einführung der Abgasnorm Euro VI in Mexiko.

A.01

Konzernabsatz¹

	Q1 2025	Q1 2024	Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	99.812	108.911	-8
davon emissionsfreie Fahrzeuge	759	813	-7
Trucks North America	38.992	46.229	-16
Mercedes-Benz Trucks	33.446	40.838	-18
Trucks Asia	24.772	21.440	+16
Daimler Buses	6.206	5.596	+11

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

Das Segment **Financial Services** schloss im ersten Quartal 2025 weltweit neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 2,3 Mrd. € (-18 %) ab. Dieser Rückgang resultierte insbesondere aus einem deutlichen Absatzrückgang in Europa und Nordamerika. Aufgrund des herausfordernden Marktumfeldes, vor allem in Nordamerika, sank das Neugeschäft dort besonders stark (-29 %). Die Region Europa und Südamerika (-6 %) konnte diese Entwicklung durch höhere Absatzzahlen in Südamerika sowie gestiegene Penetrationsraten in Europa teilweise kompensieren. Das Vertragsvolumen lag Ende März 2025 bei 31,2 Mrd. € und somit leicht unter dem Niveau des Vorjahresendes (-3 %), aufgrund des geringeren Neugeschäfts sowie der erwarteten Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung in Nordamerika. Wechselkursbereinigt sank das Vertragsvolumen im Vergleich zum Vorjahresende lediglich um 1 %.

Die **Investitionen in Sachanlagen** des Daimler Truck-Konzerns beliefen sich im ersten Quartal 2025 auf 184 Mio. € (Q1 2024: 187 Mio. €).

Die **Forschungs- und Entwicklungsausgaben** inklusive Aktivierungen betrugen im ersten Quartal 578 Mio. € (Q1 2024: 509 Mio. €).



Wichtige Ereignisse

Integration der Geschäfte in China und Indien in das Segment Mercedes-Benz Trucks

Zum 1. Januar 2025 hat Daimler Truck seine Geschäfte in China und Indien aus dem Segment Trucks Asia in das Segment Mercedes-Benz Trucks integriert. Durch die Zusammenlegung der Produktionsnetzwerke, die Nutzung der globalen Forschungs- und Entwicklungskapazitäten und die Erhöhung der Teilegleichheit strebt das Segment Mercedes-Benz Trucks an, seine überregionalen Ressourcen und Kostenvorteile zu nutzen, um seinen Kunden auf fünf Kontinenten ein attraktives globales Angebot zu machen. Dies soll Daimler Truck ermöglichen, Marktchancen besser zu nutzen, effektiver auf die Wettbewerbsdynamik zu reagieren und damit seine globale Marktposition und letztlich seine Widerstandsfähigkeit zu stärken. Alle weiteren Aktivitäten des Segments Trucks Asia sind nicht von dieser Reorganisation betroffen, ebenso wie die Segmente Trucks North America, Daimler Buses und Financial Services.

Präsentation der zweiten Generation des batterieelektrischen Schulbusses Jouley

Thomas Built Buses, einer der führenden Hersteller von Schulbussen in Nordamerika und Tochtergesellschaft von Daimler Truck North America, kündigte die zweite Generation des batterieelektrischen Schulbusses Saf-T-Liner C2 Jouley an. Der erstmals 2017 vorgestellte ikonische Jouley ist das Elektro-Flaggschiff des Busherstellers, mehr als 1.000 Jouley wurden bisher an Kunden in Nordamerika ausgeliefert. Die zweite Generation des Jouley verfügt über eine neue eAchse und wird mit einer neuen, kompakteren Radstandsvariante erhältlich sein.

Erprobung der Wiederverwertung von FUSO eCanter-Batterien in Energiespeichersystemen

Mitsubishi FUSO Truck and Bus Corporation, eine Tochtergesellschaft von Daimler Truck mit Sitz in Japan, startete im Februar 2025 seine Initiative „Battery-2nd-Life“. Dabei werden gebrauchte Batterien aus dem eCanter, dem erfolgreichen batterieelektrischen leichten Lkw, testweise in Energiespeichersystemen in Japan verwendet.



Großauftrag für Mercedes-Benz Trucks: Bestellung von über 200 eActros 600 durch Amazon

Amazon hat seine bisher größte Bestellung über mehr als 200 batterieelektrische Lkw getätigt und sich für den eActros 600, das Flaggschiff von Mercedes-Benz Trucks, entschieden. Dies ist zugleich der größte Auftrag für E-Lkw in der Geschichte des Nutzfahrzeugherstellers. Die Fahrzeuge werden Amazons bestehendes Transportnetzwerk ab 2025 ergänzen. Sie sind für den Einsatz in Deutschland und Großbritannien vorgesehen und sollen mehr als 350 Millionen Pakete pro Jahr transportieren.

Integration von CharterWay in Daimler Truck Financial Services

Unter der Marke CharterWay bietet der Daimler Truck-Konzern in Deutschland mit Mercedes-Benz und FUSO Lkw-Modellen schnelle und flexible Mietangebote von einem Tag bis zu drei Jahren. Für Daimler Truck Financial Services bedeutet der Wandel zum Komplettanbieter von Dienstleistungen über den gesamten Lebenszyklus zusätzliche Wachstumschancen mit neuen Produkten und Geschäftsmodellen, die über klassisches Leasing und Finanzierung für Lkw und Busse hinausgehen.

**Auslieferung der ersten vollelektrischen RIZON Lkw in Kanada**

RIZON, eine Marke für vollelektrische Lkw von Daimler Truck im nordamerikanischen Markt, hat die ersten Fahrzeuge in Kanada übergeben. Der RIZON e18L mit Muldenkipper-Aufbau ging an das Unternehmen Villamar Construction in Victoria, British Columbia, und wird künftig bei Bauprojekten für Eigenheime eingesetzt. Weitere 18 Einheiten wurden in den darauffolgenden Wochen an verschiedene Kunden, u.a. Kommunen, Vermieter und Logistikunternehmen, in British Columbia und Quebec ausgeliefert.

40 Millionen Drehmomentwandler aus dem Mercedes-Benz Werk Gaggenau

Das Werk Gaggenau hat Anfang des Jahres ein Produktionsjubiläum gefeiert: Der 40-millionste Drehmomentwandler lief vom Band. Seit 1979 werden die Wandler im Werk Gaggenau gefertigt und sind über die Jahre zu einem wesentlichen Bestandteil des Standorts geworden. Sowohl Beschäftigte aus dem Bereich der Wandlerfertigung als auch ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Führungskräfte, Lieferanten und Kundenvertreter im Werk begingen das Jubiläum gemeinsam im Rahmen einer Veranstaltung.

30 Jahre Mercedes-Benz und Setra Omnibusse unter einem Dach

Die Daimler Buses GmbH feierte ihr 30-jähriges Bestehen. Im Jahr 1995 entstand durch den Zusammenschluss der Omnibus-Sparte der Daimler-Benz AG und der Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH die EvoBus GmbH, unter deren Dach die Marken Mercedes-Benz und Setra vereint wurden. 2023 erfolgte die Umfirmierung in Daimler Buses GmbH, ein Tochterunternehmen von Daimler Truck, das für die europäischen Busaktivitäten zuständig und Teil des weltweit aktiven Segments Daimler Buses des Gesamtkonzerns ist.

Mercedes-Benz Trucks European Testing Tour Winter 2025

Mercedes-Benz Trucks hat erneut seine beiden seriennahen Prototypen des eActros 600 auf Erprobungstour durch Nordeuropa geschickt – diesmal allerdings zur kalten Jahreszeit bei teils sehr winterlichen Verhältnissen. Ziel war es, die Praktikabilität des batterieelektrischen eActros 600 in einem repräsentativen Wiedereinsatz in Nordeuropa auf unterschiedlichen Strecken und Topografien sowie in verschiedenen Klimazonen unter Beweis zu stellen und dabei wichtige Erkenntnisse über die Auswirkung der winterlichen Temperaturen und Straßenverhältnisse auf den Energieverbrauch des eActros 600 zu gewinnen.

Vernetzt ab der ersten Sekunde: Alle neuen Omnibusse von Daimler Buses mit digitalem Service-Paket

Daimler Buses bietet ab sofort vorübergehend für alle neu ausgelieferten Omnibusse ein digitales Service-Paket, das sogenannte Digital Services Package, als kostenlose Option an. Dieses umfasst unter anderem Dienste wie Fahrzeugzustands- und Verbrauchsdaten, OMNIplus ON Uptime pro zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit, Battery Monitoring zur Verlängerung der Batteriebensdauer, eine verbesserte Verbrauchsübersicht und höchste Sicherheitsstandards, um die Gesamtbetriebskosten zu senken und so die Wirtschaftlichkeit zu steigern.

Nächste Generation Brennstoffzellen-Lkw: Prototypen-Tests in den Schweizer Alpen

Zwei Fahrzeuge der nächsten Entwicklungsstufe des Mercedes-Benz GenH2 Truck wurden einer intensiven Wintererprobung am Simplonpass im schweizerischen Wallis unterzogen. Die harten Bedingungen bei Kälte und Schnee sowie herausfordernde Steigungsprofile in dieser Region boten die besten Voraussetzungen, um die innovative Technik der mit Flüssigwasserstoff betriebenen Lkw unter realistischen Extrembedingungen zu testen und wertvolle Erkenntnisse zu gewinnen.

Unveränderte Dividende und Effizienzprogramm in Europa

Wie bereits im Vorjahr schlugen Vorstand und Aufsichtsrat von Daimler Truck auf der diesjährigen Hauptversammlung eine unveränderte Dividende von 1,90 € je Aktie für das Geschäftsjahr 2024 vor. Um die Resilienz zu stärken und die Profitabilität zu steigern, hat der Konzern Maßnahmen zur zukunftssicheren Ausrichtung ergriffen. So wurde ein Effizienzprogramm initiiert, das die wiederkehrenden Kosten von Daimler Truck in Europa bis spätestens 2030 um mehr als eine Milliarde Euro senken soll. Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat haben sich im April 2025 auf Eckpunkte zur Effizienzsteigerung geeinigt und auf klare Perspektiven für alle Standorte in Deutschland verständigt. Die geplanten Maßnahmen umfassen auch Senkungen der Personalkosten, mehr Flexibilität beim Einsatz von Zeitarbeitskräften und eine neue Vereinbarung zur Ergebnisbeteiligung.





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, 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.

Zum 1. Januar 2025 hat Daimler Truck seine Geschäfte in China und Indien in das Segment Mercedes-Benz Trucks integriert. Die Darstellung für das Geschäftsjahr 2025 sowie der angepasste Vorjahresvergleich erfolgen auf Basis der neuen Segmentzusammensetzung.

Die folgenden Informationen erläutern die Veränderungen in der Berichtsperiode im Vergleich zum Vorjahr und berücksichtigen alle aus Daimler Truck-Konzernsicht wesentlichen Effekte.

Die Definition der Sensitivitäten zur qualitativ-komparativen Beschreibung von Kennzahlenveränderungen („auf“, „leicht“ und „deutlich“ über bzw. unter dem Vorjahresniveau) finden sich im Kapitel „Steuerungssystem“ ab Seite 40 im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts zum Berichtsjahr 2024 unter www.daimlertruck.com/investoren/berichte/finanzberichte.

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.

Weitergehende Informationen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns können der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung [↗ B.01](#), der Konzern-Gesamtergebnisrechnung [↗ B.02](#), der Konzernbilanz [↗ B.03](#), der Konzernkapitalflussrechnung [↗ B.04](#), der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [↗ B.05](#) sowie den jeweiligen Erläuterungen im Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss entnommen werden.

Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns im ersten Quartal 2025

Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im ersten Quartal 2025 mit 12,4 Mrd. € (Q1 2024: 13,3 Mrd. €) um 6 % leicht unter dem Vorjahresniveau. Die Umsatzentwicklung wurde insbesondere durch den geringeren Absatz beeinflusst. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzrückgang des Konzerns 4 %. Die negativen Wechselkurseffekte resultierten im Wesentlichen aus der Umrechnung von brasilianischen Real sowie mexikanischen Peso.

Die **Umsatzkosten** lagen mit 9,7 Mrd. € (Q1 2024: 10,4 Mrd. €) leicht unter dem Vorjahresniveau. Wesentliche Effekte ergaben sich aus dem geringeren Absatzvolumen. Die Veränderungen aus Wechselkursen wirkten leicht positiv in der Berichtsperiode.

Die **Vertriebskosten** lagen mit 715 Mio. € (Q1 2024: 716 Mio. €) auf dem Vorjahresniveau. Eine Reduzierung ergab sich im Zusammenhang mit dem geringeren Umsatz, gegenläufig wirkte eine veränderte Zuordnung von IT-Kosten von den allgemeinen Verwaltungskosten.

Die **allgemeinen Verwaltungskosten** sanken auf 547 Mio. € (Q1 2024: 660 Mio. €) unter anderem aufgrund einer veränderten Zuordnung von IT-Kosten i.H.v. rund 50 Mio. €, die überwiegend in den Vertriebskosten ausgewiesen werden.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** lagen mit 492 Mio. € deutlich über dem Niveau des Vorjahres (Q1 2024: 395 Mio. €), unter anderem aufgrund einer geringeren Aktivierungsquote im Berichtsquartal.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** betrug im ersten Quartal 2025 109 Mio. € (Q1 2024: 83 Mio. €).

Das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** lag im ersten Quartal 2025 mit -28 Mio. € (Q1 2024: -51 Mio. €) über dem Vorjahresquartalswert.

Das **EBIT** belief sich im ersten Quartal 2025 auf 1.080 Mio. € (Q1 2024: 1.131 Mio. €) und lag somit auf Vorjahresniveau. Das bereinigte EBIT des Daimler Truck-Konzerns lag mit 1.164 Mio. € (Q1 2024: 1.210 Mio. €) ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres.

Im ersten Quartal 2025 wurde unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 309 Mio. € (Q1 2024: Aufwand 341 Mio. €) ausgewiesen. Die Steuerquote lag mit 27,9 % (Q1 2024: 28,7 %) leicht unter dem Vorjahreswert.



Das **Konzernergebnis** lag mit 799 Mio. € leicht unter dem Niveau des Vorjahresquartals von 847 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Ergebnis von 28 Mio. € (Q1 2024: 47 Mio. €).

Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 770 Mio. € (Q1 2024: 800 Mio. €). Das **Ergebnis je Aktie** betrug 0,99 € (Q1 2024: 1,00 €).

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 778 Mio. Stück (Q1 2024: 804 Mio.) zugrunde gelegt.

Tabelle **A.02** zeigt die verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Financial Services.

Tabelle **A.03** zeigt die Zusammensetzung des EBIT für das Industriegeschäft.

A.02						
Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung						
	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1 2025	Q1 2024	Q1 2025	Q1 2024	Q1 2025	Q1 2024
in Millionen €						
Umsatzerlöse	12.449	13.263	11.558	12.481	891	781
Umsatzkosten	-9.715	-10.389	-8.959	-9.749	-755	-640
Bruttoergebnis vom Umsatz	2.735	2.874	2.598	2.733	136	141
Vertriebskosten	-715	-716	-681	-684	-35	-32
Allgemeine Verwaltungskosten	-547	-660	-488	-604	-59	-56
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-492	-395	-492	-395	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	109	83	100	85	9	-2
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-28	-51	-29	-51	1	-
Übriges Finanzergebnis	19	-3	20	-2	-1	-1
EBIT	1.080	1.131	1.029	1.081	51	50
Zinsergebnis	28	57	28	57	-1	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.108	1.188	1.058	1.138	50	50
Ertragsteuern	-309	-341	-295	-323	-14	-18
Konzernergebnis	799	847	763	815	36	32
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	28	47				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	770	800				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG						
Unverwässert und verwässert	0,99	1,00				

A.03											
EBIT des Industriegeschäfts											
Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz Trucks		Trucks Asia		Daimler Buses		Überleitung	
Q1 2025	Q1 2024	Q1 2025	Q1 2024	Q1 2025	Q1 2024	Q1 2025	Q1 2024	Q1 2025	Q1 2024	Q1 2025	Q1 2024
in Millionen €											
Umsatzerlöse	11.558	12.481	5.407	5.796	4.409	5.200	1.191	1.182	1.335	1.171	-783
Umsatzkosten	-8.959	-9.749	-4.233	-4.682	-3.516	-4.037	-969	-932	-1.057	-938	816
Bruttoergebnis vom Umsatz	2.598	2.733	1.174	1.114	893	1.162	221	249	278	232	-25
Vertriebskosten	-681	-684	-86	-88	-425	-437	-115	-116	-71	-69	16
Allgemeine Verwaltungskosten	-488	-604	-188	-197	-223	-282	-46	-59	-49	-59	18
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-492	-395	-157	-140	-206	-163	-25	-26	-48	-52	-56
Übrige Erträge/Aufwendungen	91	32	29	37	164	99	27	7	16	7	-146
EBIT	1.029	1.081	773	725	203	378	63	55	126	59	-135

EBIT der Segmente im ersten Quartal 2025

Die Segmente wurden durch folgende wesentliche Faktoren im Vergleich zum ersten Quartal 2024 beeinflusst:

Segment	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services
Wesentliche Einflussfaktoren	+ Verbesserte Absatzstruktur aus dem Produkt- und Kundenmix	+ Positive Effekte aus Garantie und Kulanz	+ Verbesserte Preisdurchsetzung	+ Deutlich höheres Absatzvolumen	+ Verbesserte Preisdurchsetzung
	+ Verbesserte Preisdurchsetzung	+ Niedrigere Vertriebskosten	+ Deutlich höheres Absatzvolumen	+ Positive Effekte aus der Absatzstruktur	+ Positive Effekte aus gestiegenem Vertragsvolumen
	+ Verbesserte Effizienz im Produktionsnetzwerk	– Deutlich geringeres Absatzvolumen, insbesondere in der Region EU30	+ Geringere allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten	+ Geringere Herstellungskosten je Einheit, u.a. aufgrund höherer Auslastung	– Höhere Kreditrisikokosten wegen des herausfordernden Marktumfelds, insbesondere in Nordamerika
	+ Positive Effekte aus Garantie und Kulanz	– Niedrige Auslastung in der Produktion sowie Ineffizienzen aufgrund Produkthochlauf	– Negative Effekte aus der Absatzstruktur	+ Verbesserte Preisdurchsetzung	– Negative Effekte aus der Wechselkursentwicklung
	– Deutlich geringeres Absatzvolumen	– Höhere Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	– Höhere qualitätsbezogene Kosten	– Negative Effekte aus der Wechselkursentwicklung	
Bereinigungen	Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 5 Mio. € (Q1 2024: 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalte)	- Aufwendungen in Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 25 Mio. € (Q1 2024: 38 Mio. €), sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem China-Geschäft i.H.v. 11 Mio. € (Q1 2024: 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalte) - Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 0 Mio. € (Q1 2024: 1 Mio. €) (Restrukturierungsmaßnahmen)	Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 1 Mio. € (Q1 2024: 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalte)		- Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb des Finanzdienstleistungsgeschäfts i.H.v. 1 Mio. € (Q1 2024: 1 Mio. €) (M&A-Sachverhalte) - Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Transformations- und Restrukturierungsprogramm in Nordamerika i.H.v. 3 Mio. € (Q1 2024: 0 Mio. €) (Restrukturierungsmaßnahmen)



Das EBIT der **Überleitung** betrug -135 Mio. € (Q1 2024: -136 Mio. €). Die Bereinigungen i.H.v. 38 Mio. € (Q1 2024: 39 Mio. €) umfassten im ersten Quartal 2025 Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG sowie der beabsichtigten Zusammenführung von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und Hino Motors Ltd. (M&A-Sachverhalte).

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

A.04**Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT des ersten Quartals**

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck-Konzern
in Millionen €							
Q1 2025							
EBIT	773	203	63	126	51	-135	1.080
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	0	-	-	3	-	4
M&A-Sachverhalte	5	35	1	0	1	38	80
Bereinigtes EBIT	778	238	64	126	55	-97	1.164
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	14,3	4,6	5,3	9,4	6,7	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	14,4	5,4	5,4	9,4	7,3	-	-
Q1 2024							
EBIT	725	378	55	59	50	-136	1.131
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	1	-	-	-	-	1
M&A-Sachverhalte	-	38	0	-	1	39	79
Bereinigtes EBIT	725	417	55	59	51	-96	1.210
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	12,5	7,3	4,7	5,0	8,0	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	12,5	8,0	4,7	5,0	8,2	-	-

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.



Kapitalrendite des Industriegeschäfts im ersten Quartal 2025

Die Beurteilung der Profitabilität des eingesetzten Kapitals im Industriegeschäft erfolgt durch die Kapitalrendite (Return on Capital Employed). Detaillierte Erläuterungen zu dieser und weiteren Kennzahlen unseres Steuerungssystems finden sich im Kapitel „Steuerungssystem“ ab Seite 40 im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts zum Berichtsjahr 2024 unter www.daimlertruck.com/investoren/berichte/finanzberichte.

Zur Berechnung der Kapitalrendite des Industriegeschäfts wird das EBIT des Industriegeschäfts auf das Jahr hochgerechnet. Die Kapitalrendite des Industriegeschäfts lag im ersten Quartal 2025 mit 39,7 % auf dem Niveau des Vorjahres (Q1 2024: 39,5 %).

Die Zusammensetzung der Kapitalrendite des Industriegeschäfts im ersten Quartal 2025 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

A.05

Kapitalrendite des Industriegeschäfts

	Q1 2025	Q1 2024	Veränd. in %
in Millionen €			
EBIT	1.029	1.081	-5
Immaterielle Vermögenswerte	3.189	2.910	+10
Sachanlagen	8.250	7.834	+5
Vorräte	9.323	9.846	-5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.907	4.144	-6
Übrige Vermögenswerte	4.654	5.960	-22
Operative Vermögenswerte ¹	29.323	30.695	-4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.908	5.237	-6
Übrige Verbindlichkeiten	13.793	14.715	-6
Operative Schulden ¹	18.700	19.952	-6
Operatives Nettovermögen ¹	10.622	10.743	-1
Durchschnittliches operatives Nettovermögen	10.359	10.932	-5
Kapitalrendite (in %)	39,7	39,5	-

1 Die Berechnung des operativen Nettovermögens erfolgt auf Basis der Stichtagswerte zum jeweiligen Quartalsende. Liquidität sowie Umsätze zu Ertragsteuern und Pensionen fließen nicht in die Berechnung des operativen Nettovermögens ein.



Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ↗ A.06** belief sich im ersten Quartal 2025 auf 0,8 Mrd. € (Q1 2024: 0,3 Mrd. €). Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag auf Vorjahresniveau.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit war durch die Entwicklung im Working Capital im ersten Quartal 2025 negativ beeinflusst. Dies ist im Wesentlichen auf den saisonbedingten Anstieg der Bestände an unfertigen und fertigen Erzeugnissen zurückzuführen. Der temporäre Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen hat diesen negativen Effekt nahezu kompensiert.

Darüber hinaus führte der Rückgang der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, hauptsächlich bedingt durch die Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung und geringerem Neugeschäft, zu einem positiven Effekt auf den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit.

Die Veränderungen bei den sonstigen betrieblichen Vermögenswerten und Schulden enthalten negative Effekte insbesondere aus der Verminderung der Pension, Personal- und Sozialrückstellungen sowie der Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ↗ A.06** ergab sich ein Mittelabfluss von 1,4 Mrd. € (Q1 2024: 0,6 Mrd. €). Die Veränderung im ersten Quartal 2025 resultierte im Wesentlichen aus dem Erwerb von Geldmarktfonds sowie aus Zugängen zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ↗ A.06** resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 1,7 Mrd. € (Q1 2024: 1,0 Mrd. €). Dies war vor allem auf die Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten i.H.v. 2,9 Mrd. € zurückzuführen. Die Fremdfinanzierung erfolgte im Wesentlichen durch die Emission von Anleihen in den USA. Gegenläufig wirkten die Rückzahlungen von Anleihen und externen Finanzierungsverbindlichkeiten sowie der Erwerb eigener Aktien.

A.06

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1 2025	Q1 2024	Q1 2025	Q1 2024	Q1 2025	Q1 2024
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	6.553	7.067	6.363	6.722	190	345
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.108	1.188	1.058	1.138	50	50
Abschreibungen/Wertminderungen	294	280	289	276	5	4
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	-4	102	-7	86	3	16
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden						
Vorräte	-555	-815	-592	-817	37	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-117	784	-179	804	62	-20
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	474	293	467	271	8	22
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	244	-1.199	-15	12	259	-1.211
Vermietete Fahrzeuge	64	67	106	195	-42	-128
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-525	-102	-564	-209	39	106
Gezahlte Ertragsteuern	-198	-267	-170	-235	-29	-32
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	786	330	393	1.521	392	-1.191
Zugänge zu Sachanlagen	-184	-187	-183	-186	-1	-1
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-103	-128	-100	-124	-3	-4
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	-63	-52	-63	-52	-	-
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-1.097	-201	-1.096	-200	-1	-1
Sonstige Ein- und Auszahlungen	22	-44	21	-44	1	-
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.426	-613	-1.422	-606	-4	-7
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	1.995	1.171	1.709	1.329	286	-159
Erwerb eigener Aktien	-206	-37	-206	-37	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-119	-116	-119	-116	-	-
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	572	-1.322	-572	1.322
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	1.669	1.017	1.955	-146	-286	1.163
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-163	59	-158	58	-5	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	7.420	7.859	7.132	7.548	288	311



Free Cash Flow des Industriegeschäfts

Der wesentliche Indikator für die Finanzkraft des Daimler Truck-Konzerns ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ **A.07**. Detaillierte Erläuterungen zu dieser und weiteren Kennzahlen unseres Steuerungssystems finden sich im Kapitel „Steuerungssystem“ ab Seite 40 im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts zum Berichtsjahr 2024 unter www.daimlertruck.com/investoren/berichte/finanzberichte.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** führte im ersten Quartal 2025 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 0,03 Mrd. € (Q1 2024: 1,2 Mrd. €). Die Verringerung wurde im ersten Quartal 2025 gegenüber dem Vorjahreszeitraum durch folgende Faktoren beeinflusst:

- + Höherer saisonaler Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit der Veränderung des Produktionsvolumens
- + Geringerer saisonal bedingter Anstieg der Bestände im ersten Quartal 2025 im Vergleich zum Vorjahresquartal
- Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Berichtsquartal gegenüber dem starken Rückgang im Vorjahresquartal aufgrund des Zeitpunkts der Kundenzahlungen
- Signifikant geringere erhaltene Kundenvorauszahlungen verglichen mit dem Vorjahresquartal

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir einen **bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ **A.07**. Zum größten Teil resultieren die Bereinigungen aus M&A-Sachverhalten, die sich gegenüber dem Vorjahresquartal nur geringfügig verändert haben, sowie aus Restrukturierungsmaßnahmen und rechtlichen Verfahren. Der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 0,1 Mrd. € (Q1 2024: 1,3 Mrd. €).

A.07			
Free Cash Flow des Industriegeschäfts			
	Q1 2025	Q1 2024	Veränd.
in Millionen €			
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	393	1.521	-1.128
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.422	-606	-816
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	1.096	200	+896
Nutzungsrechte	-35	-20	-15
Übrige Anpassungen	1	118	-117
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	33	1.213	-1.181
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	23	-	+23
Restrukturierungsmaßnahmen	19	3	+16
M&A-Sachverhalte	68	75	-7
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	143	1.292	-1.149

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 ↗ **A.08** wird die Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts dargestellt.

A.08		
Überleitung CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts		
	Q1 2025	Q1 2024
in Millionen €		
CFBIT des Industriegeschäfts	268	1.421
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-170	-235
Gezahlte/erhaltene Zinsen	57	111
Übrige Überleitungsposten	-122	-84
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	33	1.213



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 Tabelle [↗ A.09](#) zeigt die Zusammensetzung des CFBIT für das Industriegeschäft. In der Tabelle [↗ A.10](#) 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 0,3 erreicht. Diese liegt damit deutlich unter dem Vorjahreswert, der sich auf 1,3 belief.

A.09		
CFBIT		
	Industriegeschäft	
	Q1 2025	Q1 2024
in Millionen €		
EBIT	1.029	1.081
Veränderung im Working Capital	-304	258
Nettofinanzinvestitionen	-63	-52
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-316	-281
Abschreibungen/Wertminderungen	289	276
Übrige	-366	139
CFBIT	268	1.421

A.10		
Überleitung zum bereinigten CFBIT		
	Industriegeschäft	
	Q1 2025	Q1 2024
in Millionen €		
CFBIT	268	1.421
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	23	-
Restrukturierungsmaßnahmen	19	3
M&A-Sachverhalte	68	75
Bereinigter CFBIT	378	1.500
Bereinigtes EBIT	1.108	1.159
Bereinigte Cash Conversion Rate ¹	0,3	1,3

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

Die in der Tabelle [↗ A.11](#) dargestellte **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** verringerte sich im ersten Quartal 2025 um 0,6 Mrd. € auf 7,9 Mrd. €. Der Rückgang ist im Wesentlichen zurückzuführen auf die Auszahlungen im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms i.H.v. 0,2 Mrd. €, die Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile i.H.v. 0,1 Mrd. € und negative Währungseffekte i.H.v. 0,2 Mrd. €. Gegenläufig wirkte der positive Free Cash Flow des Industriegeschäfts i.H.v. 0,03 Mrd. €.

Der Anstieg der Brutto-Liquidität des Industriegeschäfts ist im Wesentlichen zurückzuführen auf den positiven Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit sowie die Emission von Anleihen in den USA.

Der Anstieg der Finanzierungsverbindlichkeiten des Industriegeschäfts resultierte im Wesentlichen aus der Emission von Anleihen in den USA im Rahmen der Vorfinanzierung von Fälligkeiten bestehender Bonds sowie der konzerninternen Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts.

A.11			
Netto-Liquidität des Industriegeschäfts			
	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024	Veränd.
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.132	6.363	+769
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	3.355	2.235	+1.120
Brutto-Liquidität	10.487	8.598	+1.889
Finanzierungsforderungen/-verbindlichkeiten	-2.399	271	-2.670
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-157	-311	+154
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-2.556	-41	-2.516
Netto-Liquidität	7.931	8.558	-627

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2024 um 0,5 Mrd. € auf 19,7 Mrd. € verringert.

A.12			
Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns			
	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024	Veränd.
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.420	6.553	+867
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	3.398	2.276	+1.122
Brutto-Liquidität	10.818	8.829	+1.989
Finanzierungsverbindlichkeiten	-30.332	-28.666	-1.666
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-157	-312	+154
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-30.489	-28.977	-1.511
Netto-Verschuldung	-19.671	-20.149	+478



Refinanzierung

Der Daimler Truck-Konzern hat im ersten Quartal des Jahres 2025 erfolgreich an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **Anleihen** mit einem Gegenwert in Höhe von 2,9 Mrd. € begeben. Die im ersten Quartal 2025 emittierten Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) sind in Tabelle [7 A.13](#) dargestellt.

Im März 2024 wurde mit einem Konsortium internationaler Banken eine syndizierte Kreditlinie i.H.v. 5,0 Mrd. € mit einer ursprünglichen Laufzeit von fünf Jahren mit zwei Verlängerungsoptionen um ein Jahr abgeschlossen. Im ersten Quartal 2025 wurde die erste Verlängerungsoption ausgeübt, so dass die Kreditlinie eine Laufzeit bis März 2030 aufweist. Daimler Truck beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

A.13

Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Truck Finance North America LLC	700 Mio. USD	01.2025	01.2028
Daimler Truck Finance North America LLC	300 Mio. USD	01.2025	01.2028
Daimler Truck Finance North America LLC	800 Mio. USD	01.2025	01.2030
Daimler Truck Finance North America LLC	500 Mio. USD	01.2025	01.2032
Daimler Truck Finance North America LLC	600 Mio. USD	01.2025	01.2035



Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2024 von 73,9 Mrd. € auf 75,3 Mrd. €. Im Anstieg sind 1,5 Mrd. € negative Wechselkurseffekte enthalten. Währungsbereinigt war ein Anstieg von 2,9 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 32,5 Mrd. € aller Vermögenswerte auf Financial Services (31. Dezember 2024: 33,5 Mrd. €). Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 53,8 % auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2024: 52,1 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 30,9 % ebenfalls auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 32,0 %).

Tabelle [↗ A. 14](#) zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler Truck-Konzerns, des Industriegeschäfts sowie von Financial Services.

A. 14

Verkürzte Konzernbilanz

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €						
Vermögenswerte						
Immaterielle Vermögenswerte	3.242	3.209	3.189	3.156	54	53
Sachanlagen	8.305	8.413	8.250	8.356	55	57
Vermietete Gegenstände	4.288	4.381	3.049	3.103	1.239	1.278
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	27.954	28.893	-8	-8	27.962	28.900
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	890	812	888	811	2	1
Vorräte	9.398	9.012	9.323	8.899	76	113
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.416	4.325	3.907	3.770	509	555
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.420	6.553	7.132	6.363	288	190
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	3.398	2.276	3.355	2.235	43	41
davon kurzfristig	3.298	2.185	3.298	2.185	-	-
davon langfristig	100	91	57	50	43	41
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.511	1.420	413	261	1.098	1.159
Sonstige Vermögenswerte	4.487	4.560	3.316	3.363	1.171	1.197
Bilanzsumme	75.309	73.854	42.813	40.310	32.497	33.543
Eigenkapital und Schulden						
Eigenkapital	22.993	22.850	19.974	19.823	3.019	3.027
Rückstellungen	6.297	6.667	6.137	6.507	160	160
Finanzierungsverbindlichkeiten	30.332	28.666	2.399	-271	27.933	28.937
davon kurzfristig	9.950	10.293	-5.633	-5.708	15.584	16.001
davon langfristig	20.381	18.373	8.032	5.437	12.349	12.936
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.012	4.629	4.908	4.529	105	99
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.151	4.405	3.312	3.570	838	835
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	4.079	4.326	4.077	4.324	2	2
Sonstige Schulden	2.446	2.310	2.006	1.827	440	483
Bilanzsumme	75.309	73.854	42.813	40.310	32.497	33.543



In den Vermögenswerten war vor allem ein Anstieg der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen, der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, sowie der Vorräte zu verzeichnen.

Die **immateriellen Vermögenswerte** von 3,2 Mrd. € lagen auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 3,2 Mrd. €). Die im ersten Quartal 2025 aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 86 Mio. € (Q1 2024: 114 Mio. €) und entsprachen einem Anteil von 14,9 % (Q1 2024: 22,4 %) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns. Die aktivierten Entwicklungskosten resultieren im Wesentlichen aus mehreren Produkt- und Technologieprojekten, auch im Bereich des lokal CO₂e-freien Transports.

Die **Sachanlagen** (einschließlich Nutzungsrechte) lagen mit 8,3 Mrd. € (31. Dezember 2024: 8,4 Mrd. €) auf dem Niveau des Vorjahres. Dabei reduzierten sich die Sachinvestitionen leicht von 187 Mio. € auf 184 Mio. €. In unseren Produktions- und Montagestandorten wurde insbesondere in die Produktionsvorbereitung für weitere emissionsfreie Fahrzeuge investiert, um die Transformation zur E-Mobilität zu unterstützen. Des Weiteren wurde in den Ausbau unserer Vertriebs- und Ersatzteilzentren sowie in die Werksverbesserung und Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen in den ersten drei Monaten Sachinvestitionen von 91 Mio. € (Q1 2024: 99 Mio. €).

Die **vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** reduzierten sich in Summe auf 32,2 Mrd. € (31. Dezember 2024: 33,3 Mrd. €), aufgrund des geringeren Neugeschäfts sowie der erwarteten Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung in Nordamerika. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 42,8 % leicht unter dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 45,1 %).

Die **Vorräte** erhöhten sich von 9,0 Mrd. € auf 9,4 Mrd. €. Die Entwicklung ist im Wesentlichen auf den saisonbedingten Anstieg der Bestände an unfertigen und fertigen Erzeugnissen zurückzuführen.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** lagen mit 7,4 Mrd. € leicht über dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2024: 6,6 Mrd. €). Der Anstieg war im Wesentlichen auf die positiven Mittelzuflüsse aus der Geschäftstätigkeit sowie der Emission von Anleihen zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die Rückzahlungen von Anleihen, die Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit sowie das Aktienrückkaufprogramm.

Die **verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen** mit einem Buchwert von 3,4 Mrd. € lagen deutlich über dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 2,3 Mrd. €). Der Anstieg ist im Wesentlichen zurückzuführen auf den Anstieg von Geldmarktfonds, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Beim Eigenkapital und den Schulden waren ein höheres Eigenkapital sowie höhere Finanzierungsverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu verzeichnen.

Das **Eigenkapital** des Konzerns von 23,0 Mrd. € lag auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 22,9 Mrd. €). Der größte Effekt resultierte aus dem Konzernergebnis von 0,8 Mrd. €, gegenläufig wirkte der Erwerb eigener Aktien von 0,3 Mrd. € und die Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile von 0,1 Mrd. €.

Während bei der Bilanzsumme ein Anstieg um 2 % zu verzeichnen war, stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 1 % an. Die **Eigenkapitalquote** des Konzerns lag mit 30,5 % auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 30,9 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 46,7 % (31. Dezember 2024: 49,2 %).

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahreswert auf 30,3 Mrd. € (31. Dezember 2024: 28,7 Mrd. €). Der Anstieg erfolgte im Wesentlichen aus der Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie bei Kreditinstituten. Die Fremdfinanzierung erfolgte im Wesentlichen durch die Emission von Anleihen in den USA.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** lagen mit 5,0 Mrd. € leicht über dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 4,6 Mrd. €). Dieser saisonale Anstieg ist hauptsächlich auf die Veränderung des Produktionsvolumens zurückzuführen.



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 2024 im Rahmen des zusammengefassten Lageberichts auf den Seiten 186 bis 198 dargestellt. Darüber hinaus verweisen wir zu weiteren Informationen über rechtliche Verfahren auf Anmerkung 30. Rechtliche Verfahren im zusammengefassten Lagebericht unseres Geschäftsberichts für das Jahr 2024.

Das verbleibende Geschäftsjahr 2025 ist weiterhin mit Unsicherheiten behaftet, die sich aus der aktuellen geopolitischen Risikolandschaft und den möglichen Auswirkungen verschiedener globaler Ereignisse auf den Daimler Truck-Konzern ergeben. Sowohl die weitere Entwicklung des **Russland-Ukraine-Kriegs** als auch die Ankündigung und Umsetzung von **US-Importzöllen** stellen wesentliche Risiken für den Konzern dar.

Die EU hat im Jahr 2024 angesichts des anhaltenden Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine ein weiteres Sanktionspaket beschlossen, das insbesondere darauf abzielt, besser gegen die Umgehung von bereits bestehenden Sanktionen vorgehen zu können. Daimler Truck war und ist laufend behördlichen Untersuchungen ausgesetzt hinsichtlich seiner Compliance oder der Compliance seiner Joint Ventures oder der Compliance seiner jeweiligen Mitarbeiter, Berater, Vertreter oder Partner, einschließlich Joint-Venture-Partnern, in Angelegenheiten wie Exportkontrolle, Sanktionen oder anderen regulatorischen Vorschriften. Der Krieg in der Ukraine könnte weiter eskalieren und sich im schlimmsten Fall auf weitere Staaten ausweiten. Eine solche Ausweitung würde ein erhebliches Risiko für das Marktumfeld von Daimler Truck bedeuten.

Die Ankündigung und Umsetzung von US-Importzöllen hat die globale wirtschaftliche Unsicherheit erhöht und stellt ein wesentliches Risiko für den Konzern dar. Die Einführung von Importzöllen kann zu einem weiteren Rückgang der Produktnachfrage aufgrund von wirtschaftlicher Abschwächung und Preiserhöhungen führen sowie Effekte auf die Kredit- und Marktrisiken haben. Darüber hinaus kann dies zu höheren Lieferantenpreisen und der Einführung von Gegenzöllen führen, was die Preise weiter erhöhen und zusätzliche Auswirkungen auf Wechselkurse haben könnte.

Im Weiteren könnten die Auswirkungen der militärischen Eskalation zwischen Indien und Pakistan zu einer Verschärfung der geopolitischen Risikolandschaft führen.

Dementsprechend sind die im Geschäftsbericht 2024 beschriebenen Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen unverändert hoch.

Im Januar 2025 wurde bei Daimler Truck im Rahmen des Programms „Cost Down Europe“ der Evaluierungsprozess zur Umsetzung von Restrukturierungs- und Effizienzmaßnahmen mit dem Ziel initiiert, Daimler Truck in Europa nachhaltig wettbewerbsfähig aufzustellen und eine starke Rendite auf zukünftige Investitionen zu erwirtschaften. Daimler Truck hat sich zum Ziel gesetzt, die jährlich laufenden Kosten bis spätestens 2030 um mehr als eine Milliarde Euro zu senken. Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat haben sich im April 2025 auf die Rahmenbedingungen zur Effizienzsteigerung geeinigt. Programmmaßnahmen können zu zusätzlichen Kosten führen. Dementsprechend erhöht sich die Eintrittswahrscheinlichkeit der Personalrisiken von mittel auf hoch. Es werden jedoch langfristig positive Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns erwartet.

Diese Ereignisse bestimmen sowohl die weitere Entwicklung in der Weltwirtschaft als auch die Geschäftsentwicklung von Daimler Truck. Die im Geschäftsbericht 2024 im Rahmen des zusammengefassten Lageberichts getätigte Aussage zur Gesamtbetrachtung der Risiko- und Chancensituation ist weiterhin gültig.

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



Prognosebericht

Zum 1. Januar 2025 hat Daimler Truck seine Geschäfte in China und Indien in das Segment Mercedes-Benz Trucks integriert. Die Prognose für das Geschäftsjahr 2025 sowie der angepasste Vorjahreswert basieren auf der neuen Segmentzusammensetzung.

Im Januar 2025 wurde bei Daimler Truck im Rahmen des Programms „Cost Down Europe“ der Evaluierungsprozess zur Umsetzung von Restrukturierungs- und Effizienzmaßnahmen mit dem Ziel initiiert, Daimler Truck in Europa nachhaltig wettbewerbsfähig aufzustellen und eine starke Rendite auf zukünftige Investitionen zu erwirtschaften. Daimler Truck hat sich zum Ziel gesetzt, die jährlich laufenden Kosten bis spätestens 2030 um mehr als eine Milliarde Euro zu senken. Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat haben sich im April 2025 auf die Rahmenbedingungen zur Effizienzsteigerung geeinigt. Infolge dieser Maßnahmen wird im zweiten Quartal 2025 eine Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe eines mittleren dreistelligen Millionenbetrages gebildet werden. Der resultierende Aufwand wird als bereinigter Posten behandelt und hat keine wesentlichen Auswirkungen auf den Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Jahr 2025.

Die aktualisierte Prognose für das Geschäftsjahr 2025 steht unter dem Vorbehalt weiterer makroökonomischer und geopolitischer Entwicklungen. Dabei liegt die Annahme zugrunde, dass wir weiterhin im Rahmen des United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA) operieren können.

Je nach Ausgang der andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft erwarten wir weitere finanzielle Auswirkungen, die derzeit nicht berücksichtigt sind.

Weltwirtschaft

Für das laufende Berichtsjahr erwarten wir eine Verlangsamung des weltwirtschaftlichen Wachstums im Vergleich zum Vorjahr. Die beschlossenen und eingeführten US-Zölle dürften den Welthandel negativ beeinflussen. Die gestiegene Unsicherheit schwächt zudem die gesamtwirtschaftliche Nachfrage. Ebenfalls ist nicht auszuschließen, dass sich weitere aktuelle geopolitische Risiken negativ auf die Realwirtschaft auswirken. Nach unseren Prognosen wird die Weltwirtschaft in 2025 um 2,0 % zulegen.

Die Wirtschaftsleistung der Eurozone dürfte in 2025 ähnlich wachsen wie im Vorjahr (bis zu 1,0 %), wobei Handelsbeschränkungen die Wachstumsdynamik schwächen könnten. Für 2025 gehen unsere Prognosen von einem durchschnittlichen Anstieg der Verbraucherpreise in der Eurozone von 2,0 % aus.

Der wirtschaftliche Ausblick der USA ist mit Unsicherheit behaftet. Die eingeführten Importzölle auf Güter wichtiger Handelspartner könnten die Inflation wieder erhöhen, was weiteren Zinssenkungen der Fed entgegenstehen und den Konsum deutlich bremsen könnte. Insgesamt erwarten wir für 2025 eine durchschnittliche Inflationsrate von um die 3,5 % sowie ein Wachstum der US-Wirtschaft von bis zu 1,5 %.

Prognosekennzahlen

Die nachfolgende Tabelle [↗ A.15](#) zeigt unsere berichteten Prognosekennzahlen im Geschäftsjahr 2024 sowie die Prognose für das Geschäftsjahr 2025.

**A.15****Prognosekennzahlen von Daimler Truck**

	2024	2025	Q1 2025	
	Berichtet	Prognose im zusammengefassten Lagebericht 2024	Aktualisierte Prognose für das Jahr 2025	Erläuterungen für die Veränderung der Prognose
Markt der schweren Lkw				
Nordamerika – in Tsd. Einheiten –	308	280 bis 320	260 bis 290	• Marktrückgang aufgrund makroökonomischer Unsicherheiten
EU30 – in Tsd. Einheiten –	315	270 bis 310	–	
Konzern				
Bereinigtes EBIT	4,7 Mrd. €	Anstieg zwischen 5 % und 15 %	Rückgang/Anstieg zwischen -5 % und +5 %	• Rückgang im Wesentlichen aufgrund des Absatzrückgangs
Industriegeschäft				
Absatz ¹ – in Tsd. Einheiten –	460	460 bis 480	430 bis 460	• Geringeres Absatzvolumen aufgrund des Marktrückgangs in Nordamerika
Umsatz	50,7 Mrd. €	52 bis 54 Mrd. €	48 bis 51 Mrd. €	• Analog der Erläuterung zum Absatzrückgang
Bereinigte Umsatzrendite	8,9 %	8 % bis 10 %	–	
Free Cash Flow	3,2 Mrd. €	Rückgang zwischen 10 % und 25 %	–	
Trucks North America				
Absatz – in Tsd. Einheiten –	191	180 bis 200	155 bis 175	• Geringeres Absatzvolumen aufgrund des Marktrückgangs in Nordamerika
Bereinigte Umsatzrendite	12,9 %	11 % bis 13 %	–	
Mercedes-Benz Trucks				
Absatz – in Tsd. Einheiten –	160	160 bis 180	–	
Bereinigte Umsatzrendite	6,4 %	5 % bis 7 %	–	
Trucks Asia				
Absatz – in Tsd. Einheiten –	103	95 bis 115	–	
Bereinigte Umsatzrendite	4,6 %	4 % bis 6 %	–	
Daimler Buses				
Absatz – in Tsd. Einheiten –	27	25 bis 30	–	
Bereinigte Umsatzrendite	8,3 %	8 % bis 10 %	–	
Financial Services				
Bereinigte Eigenkapitalrendite	5,0 %	8 % bis 10 %	6 % bis 8 %	• Aufgrund makroökonomischer Unsicherheiten, insbesondere in Nordamerika

1 Die Summe der Segmente entspricht nicht dem Absatz des Industriegeschäfts aufgrund von Eliminierungen zwischen den Segmenten sowie Rundungsdifferenzen durch die Angabe von Absatzkorridoren.



Konzernzwischenabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

B.01			
	Anmerkung	Q1 2025	Q1 2024
in Millionen €			
Umsatzerlöse	2	12.449	13.263
Umsatzkosten		-9.715	-10.389
Bruttoergebnis vom Umsatz		2.735	2.874
Vertriebskosten		-715	-716
Allgemeine Verwaltungskosten	3	-547	-660
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten		-492	-395
Sonstige betriebliche Erträge		148	150
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-39	-67
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	7	-28	-51
Übriges Finanzergebnis		19	-3
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	16	1.080	1.131
Zinserträge		107	104
Zinsaufwendungen		-79	-48
Ergebnis vor Ertragsteuern		1.108	1.188
Ertragsteuern	4	-309	-341
Konzernergebnis		799	847
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		28	47
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG		770	800
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre			
Unverwässert und verwässert		0,99	1,00

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

B.02		
	Q1 2025	Q1 2024
in Millionen €		
Konzernergebnis	799	847
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-498	-3
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	1	-2
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	18	-1
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-479	-6
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	20	6
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	179	106
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	199	112
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-280	105
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	1	-9
davon Anteil der Aktionäre am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-281	115
Gesamtergebnis	519	952
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	29	38
davon Anteil der Aktionäre am Gesamtergebnis	489	915



Konzernbilanz

B.03			
	Anmerkung	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €			
Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	5	3.242	3.209
Sachanlagen	6	8.305	8.413
Vermietete Gegenstände		4.288	4.381
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	7	890	812
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	8	14.220	14.763
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		100	91
Übrige finanzielle Vermögenswerte		747	732
Aktive latente Steuern		2.566	2.557
Langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		26	28
Übrige Vermögenswerte		400	414
Langfristige Vermögenswerte		34.784	35.399
Vorräte	9	9.398	9.012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		4.390	4.298
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	8	13.734	14.130
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		7.420	6.553
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		3.298	2.185
Übrige finanzielle Vermögenswerte		764	688
Übrige Vermögenswerte		1.521	1.590
Kurzfristige Vermögenswerte		40.525	38.455
Bilanzsumme		75.309	73.854

	Anmerkung	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024
Eigenkapital und Schulden			
Gezeichnetes Kapital		792	792
Kapitalrücklage		14.308	14.308
Gewinnrücklagen		10.147	9.211
Übrige Rücklagen		-2.845	-2.105
Den Aktionären zustehendes Eigenkapital		22.402	22.205
Nicht beherrschende Anteile		591	645
Eigenkapital	10	22.993	22.850
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11	998	1.149
Rückstellungen für sonstige Risiken	12	2.861	2.939
Finanzierungsverbindlichkeiten	13	20.381	18.373
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		1.548	1.678
Passive latente Steuern		75	28
Passivischer Abgrenzungsposten		856	817
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		2.199	2.273
Übrige Verbindlichkeiten		140	144
Langfristige Schulden		29.059	27.401
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		5.012	4.629
Rückstellungen für sonstige Risiken	12	2.437	2.580
Finanzierungsverbindlichkeiten	13	9.950	10.293
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		2.603	2.727
Passivischer Abgrenzungsposten		442	454
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		1.880	2.053
Übrige Verbindlichkeiten		933	867
Kurzfristige Schulden		23.257	23.603
Bilanzsumme		75.309	73.854

Konzern-Kapitalflussrechnung

B.04

	Q1 2025	Q1 2024
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.108	1.188
Abschreibungen/Wertminderungen	294	280
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	17	106
Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	-21	-5
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden		
Vorräte	-555	-815
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-117	784
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	474	293
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	244	-1.199
Vermietete Fahrzeuge	64	67
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-524	-102
Gezahlte Ertragsteuern	-198	-267
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	786	330
Zugänge zu Sachanlagen	-184	-187
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-103	-128
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	10	50
Cash Flow aus dem Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	48	7
Erwerb von Anteilsbesitz	-111	-59
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-1.387	-650
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	290	448
Sonstige Ein- und Auszahlungen	11	-94
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.426	-613
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	1.995	1.171
Erwerb eigener Aktien	-206	-37
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-119	-116
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	1.669	1.017
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-163	59
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	867	792
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	6.553	7.067
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	7.420	7.859



Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

B.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen ¹	Übrige Rücklagen			Eigene Anteile	Den Aktionären zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
				Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente / Fremdkapital- instrumente	Derivative Finanz- Instrumente				
in Millionen €										
Stand zum 1. Januar 2024	823	14.277	8.501	-1.476	-	36	-557	21.605	620	22.225
Konzernergebnis	-	-	800	-	-	-	-	800	47	847
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	105	7	4	-1	-	115	-9	105
Gesamtergebnis	-	-	905	7	4	-1	-	915	38	952
Dividenden	-	-	-	-	-	-	-	-	-116	-116
Erwerb eigener Aktien	-	-	-36	-	-	-	-37	-73	-	-73
Sonstige Veränderungen	-	-	88	-	-	-	-	88	16	104
Stand zum 31. Mär. 2024	823	14.277	9.459	-1.468	4	34	-594	22.535	558	23.092
Stand zum 1. Januar 2025	792	14.308	9.211	-1.703	-16	-26	-360	22.205	645	22.850
Konzernergebnis	-	-	770	-	-	-	-	770	28	799
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	179	-498	20	18	-	-281	1	-280
Gesamtergebnis	-	-	950	-498	20	18	-	489	29	519
Dividenden	-	-	-	-	-	-	-	-	-100	-100
Erwerb eigener Aktien	-	-	-39	-	-	-	-280	-319	-	-319
Sonstige Veränderungen	-	-	25	-	-	-	-	25	17	42
Stand zum 31. Mär. 2025	792	14.308	10.147	-2.201	4	-8	-640	22.402	591	22.993

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



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“, „Daimler Truck-Konzern“ 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 eingetragen mit Geschäftsanschrift Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Deutschland.

Der Zwischenabschluss wird in Euro aufgestellt. Die Beträge sind, sofern nicht anders vermerkt, in Millionen Euro angegeben. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich die einzelnen Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

Der Zwischenabschluss wurde am 13. Mai 2025 vom Vorstand der Daimler Truck Holding AG zur Veröffentlichung freigegeben. Der Zwischenabschluss 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 2024 (Konzernabschluss 2024) 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 2025 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 2024 beginnen, sind im Konzernabschluss 2024 angegeben. Der Daimler Truck-Konzern 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.

Ertragsteuern

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



2. 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 B.06** dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten unter Berücksichtigung der angepassten Segmentzuordnung von Daimler Truck zum 1. Januar 2025, wie in [Anmerkung 16](#). **Segmentberichterstattung** dargestellt. Die Veränderung der Segmentzuordnung wirkt sich auch auf die Aufteilung der Umsatzerlöse nach geographischen Regionen aus. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

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

B.06

Umsatzerlöse

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck-Konzern
in Millionen €								
Q1 2025								
Umsatzerlöse IFRS 15	5.386	4.265	1.184	1.267	59	12.160	-689	11.471
Europa	15	2.583	82	963	25	3.668	-224	3.444
Nordamerika	5.328	230	6	75	18	5.656	-232	5.425
Asien	1	542	1.020	7	4	1.573	-126	1.447
Lateinamerika ¹	16	665	22	215	3	921	-60	860
Übrige Märkte	26	245	54	7	10	343	-47	296
Sonstige Umsatzerlöse	21	144	7	68	832	1.073	-95	978
Umsatzerlöse gesamt	5.407	4.409	1.191	1.335	891	13.233	-784	12.449
Q1 2024								
Umsatzerlöse IFRS 15	5.792	5.039	1.176	1.107	49	13.162	-804	12.358
Europa	38	3.187	118	760	19	4.121	-276	3.844
Nordamerika	5.707	282	3	152	10	6.153	-281	5.871
Asien	1	590	956	16	4	1.567	-117	1.450
Lateinamerika ¹	17	626	26	169	6	843	-57	786
Übrige Märkte	29	354	73	10	11	478	-72	406
Sonstige Umsatzerlöse	4	161	6	64	732	967	-63	905
Umsatzerlöse gesamt	5.796	5.200	1.182	1.171	781	14.129	-866	13.263

1 Ohne Mexiko.



3. Funktionskosten

Allgemeine Verwaltungskosten

Die allgemeinen Verwaltungskosten sanken unter anderem aufgrund einer veränderten Zuordnung von IT-Kosten i.H.v. rund 50 Mio. €, die überwiegend in den Vertriebskosten ausgewiesen werden, auf 547 Mio. € (Q1 2024: 660 Mio. €).

4. Ertragsteuern

Tabelle 7 B.07 zeigt das Ergebnis vor Ertragsteuern, die Ertragsteuern sowie die daraus abgeleitete Steuerquote.

B.07		
Ertragsteuern		
	Q1 2025	Q1 2024
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.108	1.188
Ertragsteuern	-309	-341
Steuerquote	27,9 %	28,7 %

5. Immaterielle Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der immateriellen Vermögenswerte kann Tabelle 7 B.08 entnommen werden.

B.08		
Immaterielle Vermögenswerte		
	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Geschäfts- oder Firmenwerte (erworben)	660	684
Entwicklungskosten (selbst geschaffen)	1.264	1.210
Übrige immaterielle Vermögenswerte¹	1.318	1.315
	3.242	3.209

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 ersten Quartal 2025 aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 86 Mio. € (Q1 2024: 114 Mio. €). Die aktivierten Entwicklungskosten resultieren im Wesentlichen aus mehreren Produkt- und Technologieprojekten, auch im Bereich des lokal CO₂e-freien Transports. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten belaufen sich im ersten Quartal 2025 auf 27 Mio. € (Q1 2024: 19 Mio. €).

6. Sachanlagen

Die zum 31. März 2025 in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 8.305 Mio. € (31. Dezember 2024: 8.413 Mio. €) enthalten auch Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Die Sachanlagen nach Kategorien (ohne Nutzungsrechte) können der Tabelle 7 B.09 entnommen werden.

B.09		
Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)		
	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Grundstücke, Bauten und grundstücksgleiche Rechte	2.700	2.663
Technische Anlagen und Maschinen	1.821	1.855
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.801	1.828
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.032	1.080
	7.354	7.425

Tabelle 7 B.10 zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

B.10		
Nutzungsrechte		
	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	901	937
Technische Anlagen und Maschinen	12	13
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	38	38
	951	988



7. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle 7 B.11 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle 7 B.12 zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernzwischenabschluss des Daimler Truck-Konzerns einbezogen werden.

cellcentric GmbH & Co. KG

Im ersten Quartal 2025 haben der Daimler Truck-Konzern und die Volvo Group Kapitaleinlagen i.H.v. insgesamt 70 Mio. € in die cellcentric GmbH & Co. KG eingebracht (Q1 2024: 90 Mio. €), was zu einer Erhöhung der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen des Daimler Truck-Konzerns um 35 Mio. € (Q1 2024: 45 Mio. €) führte.

Amplify Cell Technologies LLC

Im ersten Quartal 2025 haben der Daimler Truck-Konzern, Accelera by Cummins, PACCAR und EVE Energy Kapitaleinlagen i.H.v. 142 Mio. € (Q1 2024: 0 Mio. €) in die Amplify Cell Technologies LLC eingebracht, was zu einer Erhöhung der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen des Daimler Truck-Konzerns um 41 Mio. € (Q1 2024: 0 Mio. €) führte.

B.11

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
31. Mär. 2025				
At-equity-Buchwert	129	745	16	890
At-equity-Ergebnis (Q1 2025)	2	-31	1	-28
31. Dezember 2024				
At-equity-Buchwert	117	679	16	812
At-equity-Ergebnis (Q1 2024)	-1	-51	1	-51

B.12

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

	cellcentric ^{1,2}	BFDA ^{1,3}	Amplify ^{1,4}	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
31. Mär. 2025					
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0	30,0		
At-equity-Buchwert	431	-	208	106	745
At-equity-Ergebnis (Q1 2025)	-22	-	-4	-5	-31
31. Dezember 2024					
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0	30,0		
At-equity-Buchwert	417	-	179	83	679
At-equity-Ergebnis (Q1 2024)	-22	-26	-	-3	-51

1 Es wurden keine Dividenden an den Daimler Truck-Konzern in einer der dargestellten Perioden gezahlt.
2 cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric).
3 Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd (BFDA).
4 Amplify Cell Technologies LLC (Amplify).



8. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Tabelle [7 B.13](#) zeigt die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

B.13

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Mär. 2025			31. Dez. 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Brutto-Buchwert	13.981	14.580	28.561	14.356	15.136	29.492
Absatzfinanzierung mit Endkunden	5.397	9.353	14.750	5.582	9.775	15.357
Absatzfinanzierung mit Händlern	6.620	973	7.593	6.823	1.086	7.908
Finanzierungsleasingverträge	1.964	4.254	6.218	1.952	4.275	6.227
Wertberichtigungen	-248	-360	-607	-226	-373	-599
Netto-Buchwert	13.734	14.220	27.954	14.130	14.763	28.893

9. Vorräte

Die Vorräte sind in der Tabelle [7 B.14](#) dargestellt:

B.14

Vorräte

	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.854	1.930
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.545	2.382
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	4.979	4.669
Geleistete Anzahlungen	21	31
	9.398	9.012

Die Vorräte erhöhten sich zum Ende des ersten Quartals 2025 im Vergleich zum 31. Dezember 2024 um 387 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf den saisonbedingten Anstieg der Bestände an unfertigen und fertigen Erzeugnissen zurückzuführen.

10. Eigenkapital

Die einzelnen Bestandteile des Eigenkapitals und ihre Entwicklung im ersten Quartal 2025 sowie im ersten Quartal 2024 sind in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [7 B.05](#) dargestellt.

Gezeichnetes Kapital

Zum 31. März 2025 beträgt das gezeichnete Kapital der Daimler Truck Holding AG 791.868.289 € (31. Dezember 2024: 791.868.289 €). Das Grundkapital ist eingeteilt in 791.868.289 auf den Namen lautende Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag).

Eigene Aktien

Im Zuge des laufenden Aktienrückkaufprogramms wurden im Berichtszeitraum 7.032.749 eigene Aktien zu einem Erwerbspreis von insgesamt 280 Mio. € zurückerworben, die in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals in der Spalte „Eigene Anteile“ ausgewiesen wurden.

Dividende

Der Hauptversammlung am 27. Mai 2025 wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2024 der Daimler Truck Holding AG insgesamt 1.486 Mio. € (1,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten und den nach der Ausschüttung verbleibenden Bilanzgewinn in Höhe von 852 Mio. € auf neue Rechnung vorzutragen.



11. 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 B.15](#) dargestellt. Die Veränderung der Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Abzinsungsfaktoren sowie aus der Wertentwicklung des Planvermögens.

B.15

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	473	610
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	525	538
	998	1.149

Entwicklung des Finanzierungsstatus

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen ist in Tabelle [7 B.16](#) dargestellt.

B.16

Entwicklung des Finanzierungsstatus

	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen	-6.182	-6.452
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	5.795	5.889
Bilanzbetrag	-387	-563
davon in: Übrige Vermögenswerte	86	48
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-473	-610

12. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7 B.17](#) entnommen werden.

B.17

Rückstellungen für sonstige Risiken

	31. Mär. 2025			31. Dez. 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	1.031	1.387	2.418	1.110	1.393	2.503
Personal- und Sozialbereich	902	617	1.519	940	638	1.579
Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	257	712	969	251	758	1.009
Übrige	247	145	392	280	149	429
	2.437	2.861	5.298	2.580	2.939	5.519



13. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Tabelle [↗ B.18](#) zeigt die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Im ersten Quartal 2025 erhöhten sich die Finanzierungsverbindlichkeiten im Wesentlichen durch die Emission von Anleihen an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten in Höhe von 2.850 Mio. €. Gegenläufig wirkte die Rückzahlung von Anleihen in Höhe von 1.197 Mio. €.

Des Weiteren erhöhten sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 1.042 Mio. €. Diese enthalten eine kurzfristige finanzielle Verbindlichkeit i.H.v. 66 Mio. € aus der maximalen Abnahmeverpflichtung des laufenden Aktienrückkaufprogramms.

14. Rechtliche Verfahren

Wie in Anmerkung 30. Rechtliche Verfahren im Konzernabschluss 2024 beschrieben, sind die Daimler Truck Holding AG und ihre Tochterunternehmen mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl von Themen betreffen. Demgegenüber haben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen Änderungen ergeben.

B.18

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Mär. 2025			31. Dez. 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen/Bonds	3.437	15.060	18.497	3.995	13.166	17.161
Geldmarktpapiere	369	–	369	696	–	696
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.601	3.941	8.541	4.167	3.332	7.499
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	853	440	1.293	1.008	638	1.646
Leasingverbindlichkeiten	214	763	977	205	815	1.020
Darlehen und übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	237	177	414	223	192	415
Nicht-beherrschende Anteile (kündbare Instrumente gemäß IAS 32)	241	–	241	–	229	229
	9.950	20.381	30.332	10.293	18.373	28.666



15. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle [7 B.19](#) 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 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. Die angewandten Methoden und Prämissen sind in Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze des Konzernabschlusses 2024 erläutert.

Der Anstieg der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im ersten Quartal 2025 war im Wesentlichen auf die positiven Mittelzuflüsse aus der Geschäftstätigkeit sowie der Emission von Anleihen zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die Rückzahlungen von Anleihen, die Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit sowie das Aktienrückkaufprogramm.

Die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen stiegen auf 3,4 Mrd. € (31. Dezember 2024: 2,3 Mrd. €) an. Der Anstieg ist im Wesentlichen zurückzuführen auf den Anstieg von Geldmarktfonds, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Die Finanzierungsverbindlichkeiten erhöhten sich im ersten Quartal 2025 auf 29,4 Mrd. € (31. Dezember 2024: 27,6 Mrd. €) und sind in [Anmerkung 13. Finanzierungsverbindlichkeiten](#) beschrieben.

B.19

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Mär. 2025		31. Dez. 2024	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	27.954	27.686	28.893	28.635
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.416	4.416	4.325	4.325
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.420	7.420	6.553	6.553
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	3.398	3.398	2.276	2.276
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	556	556	433	433
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.662	2.662	1.693	1.693
Zu Anschaffungskosten bewertet	180	180	150	150
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	279	279	262	262
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	121	121	97	97
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	158	158	164	164
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	8	8	20	20
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	239	239	168	168
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	937	937	816	816
	44.651	44.383	43.312	43.054
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	29.355	29.455	27.646	27.816
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.012	5.012	4.629	4.629
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	27	27	28	28
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	371	371	485	485
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	3.752	3.752	3.892	3.892
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	429	429	491	491
	38.946	39.046	37.171	37.341

**Bemessungshierarchie**

Tabelle 7 B.20 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 im Konzern überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

B.20**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	31. Mär. 2025				31. Dez. 2024			
	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	3.218	2.590	628	–	2.126	1.620	507	–
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	556	43	513	–	433	40	393	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.662	2.548	115	–	1.693	1.580	114	–
Eigen- und Fremdkapitalanteile	279	117	48	113	262	94	48	120
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	121	116	–	5	97	92	–	5
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	158	1	48	108	164	1	48	115
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	8	–	8	–	20	–	20	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	239	–	239	–	168	–	168	–
	3.744	2.708	923	113	2.576	1.714	742	120
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	27	–	6	21	28	–	10	18
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	371	–	371	–	485	–	485	–
	399	–	377	21	513	–	495	18

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 notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

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



16. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen für das erste Quartal 2025 im Vergleich zum ersten Quartal 2024 sowie zum 31. März 2025 im Vergleich zum 31. Dezember 2024 sind Tabelle [7 B.2.1](#) zu entnehmen.

Zum 1. Januar 2025 hat Daimler Truck seine Geschäfte in China und Indien aus dem Segment Trucks Asia in das Segment Mercedes-Benz Trucks integriert und damit ein globales Segment Mercedes-Benz Trucks geformt. Alle weiteren Aktivitäten des Segments Trucks Asia sind nicht von dieser Reorganisation betroffen. Zusätzlich ergaben sich bei Trucks North America und Daimler Buses unwesentliche Auswirkungen aus veränderten Zuordnungen und keine Auswirkung auf Financial Services. Die Veränderung der Segmentzuordnung hat keine Auswirkung auf die Daimler Truck Konzernebene. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

B.2.1

Segmentberichterstattung

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck-Konzern
in Millionen €								
Q1 2025								
Außenumsatzerlöse	5.378	3.861	1.061	1.292	857	12.449	-	12.449
Konzerninterne Umsatzerlöse	28	547	130	43	35	784	-784	-
Umsatzerlöse gesamt	5.407	4.409	1.191	1.335	891	13.233	-784	12.449
Segmentergebnis (EBIT)	773	203	63	126	51	1.215	-135	1.080
31. Mär. 2025								
Segmentvermögenswerte	7.631	15.512	4.118	3.976	32.497	63.733	682	64.415
Segmentsschulden	6.813	9.429	1.284	2.778	29.477	49.781	-1.414	48.367
Q1 2024¹								
Außenumsatzerlöse	5.740	4.634	1.007	1.114	767	13.263	-	13.263
Konzerninterne Umsatzerlöse	56	566	175	56	14	866	-866	-
Umsatzerlöse gesamt	5.796	5.200	1.182	1.171	781	14.129	-866	13.263
Segmentergebnis (EBIT)	725	378	55	59	50	1.267	-136	1.131
31. Dez. 2024¹								
Segmentvermögenswerte	7.732	14.962	4.194	3.944	33.543	64.376	745	65.122
Segmentsschulden	6.998	9.075	1.364	2.899	30.516	50.852	-1.421	49.431

¹ Der Ausweis für die Vergleichsperiode wurde angepasst.



Überleitung

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das EBIT des Daimler Truck-Konzerns ergibt sich aus Tabelle [7 B.22](#).

B.22

Überleitung der Segmente auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Q1 2025	Q1 2024
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	1.215	1.267
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-22	-24
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	-123	-112
Eliminierungen	10	-
Konzern EBIT	1.080	1.131

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

Im ersten Quartal 2025 umfasst der Posten „Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten“ im Wesentlichen operative Aufwendungen i.H.v. 81 Mio. €, die im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns im Bereich des autonomen Fahrens stehen (Q1 2024: 32 Mio. €).

17. 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 2024 in Anmerkung 38. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen verwiesen.

Die Lieferungen und Leistungen zwischen dem Daimler Truck-Konzern und nahestehenden Unternehmen umfassen Geschäftsbeziehungen mit der Mercedes-Benz Group, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und sind in Tabelle [B.23](#) 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 31. März 2025 713 Mio. € (31. Dezember 2024: 731 Mio. €). Die zugehörigen passivischen Abgrenzungsposten betragen zum 31. März 2025 356 Mio. € (31. Dezember 2024: 383 Mio. €).

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.

B.23

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
	Q1 2025	Q1 2024	Q1 2025	Q1 2024	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024	31. Mär. 2025	31. Dez. 2024
Assoziierte Unternehmen	80	40	3	4	46	30	2	11
davon MFTBC-Beteiligungen ³	80	40	3	3	46	24	2	2
Gemeinschaftsunternehmen	42	63	17	5	84	67	6	24
davon NAI ⁴	28	5	–	–	76	60	–	–
davon BFDA ⁵	7	51	13	2	–	–	1	18
Mercedes-Benz Group ⁶	423	516	156	235	301	203	1.297	1.255

- 1 Die Forderungen umfassen Bilanzposten, welche zu Zahlungsmittelzuflüssen führen. Hierzu zählen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, gewährte Darlehen sowie sonstige Forderungen. Zum 31. März 2025 war ein Sondereffekt i.H.v. 214 Mio. € aus der Wertberichtigung auf Forderungen, der sich aufgrund der andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft ergab (31. Dezember 2024: 201 Mio. €).
- 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 Assoziierte Unternehmen von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC).
- 4 National Automobile Industry Company Ltd. (NAI).
- 5 Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA).
- 6 Im ersten Quartal 2025 sind in den empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen, Aufwendungen für empfangene Dienstleistungen von der Mercedes-Benz Group in Höhe von 84 Mio. € (Q1 2024: 94 Mio. €) enthalten.

18. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Cost Down Europe

Im Januar 2025 wurde bei Daimler Truck im Rahmen des Programms „Cost Down Europe“ der Evaluierungsprozess zur Umsetzung von Restrukturierungs- und Effizienzmaßnahmen gestartet. Ziel ist es, Daimler Truck in Europa nachhaltig wettbewerbsfähig aufzustellen und eine starke Rendite für zukünftige Investitionen zu erwirtschaften. Daimler Truck strebt an, die jährlich laufenden Kosten bis spätestens 2030 um mehr als eine Milliarde Euro zu senken. Darüber hinaus haben sich die Unternehmensleitung und der Gesamtbetriebsrat in Deutschland im April 2025 auf Eckpunkte zur Effizienzsteigerung geeinigt und klare Perspektiven für alle Standorte in Deutschland geschaffen. Dazu gehören unter anderem ein sozialverträglicher Stellenabbau, ein gezieltes Abfindungsprogramm sowie eine erhöhte Flexibilität beim Einsatz von Zeitarbeitskräften und eine neue Vereinbarung zur Ergebnisbeteiligung. Infolge dieser Maßnahmen wird im zweiten Quartal 2025 eine Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe eines mittleren dreistelligen Millionenbetrages gebildet werden.

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals sowie Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss – und den Konzernzwischenlagebericht der Daimler Truck Holding AG, für den Zeitraum vom Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals sowie Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss – und den Konzernzwischenlagebericht der Daimler Truck Holding AG, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 2025, die Bestandteile des Quartalsfinanzberichts 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 13. Mai 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pritzer
Wirtschaftsprüfer

Rohrbach
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

Veröffentlichungen zum Q1 2025

Neben diesem Zwischenbericht werden unter www.daimlertruck.com/investoren weitere Dokumente wie Kapitalmarktpräsentation und Factbook zur Verfügung gestellt.

Finanzkalender

Termine von Kapitalmarktveranstaltungen und Veröffentlichungen von Quartalsergebnissen des Daimler Truck-Konzerns finden sich unter www.daimlertruck.com/investoren/finanzkalender.

Daimler Truck Holding AG

70771 Leinfelden-Echterdingen

Tel. +49 711 8485 0

www.daimlertruck.com

Investor Relations

ir@daimlertruck.com

www.daimlertruck.com/investoren

Presse

com@daimlertruck.com

www.daimlertruck.com/newsroom

Unsere Verhaltensrichtlinie

Nachhaltig erfolgreich ist nur, wer verantwortungsvoll handelt. Unser Daimler Truck Code of Conduct, unser Leitfaden für richtiges Handeln, bietet uns Orientierung für unser Handeln: Die Verhaltensrichtlinie definiert, welche Regeln für uns alle gelten und nach welchen Prinzipien wir arbeiten. Kurzum: Sie hilft uns dabei, die richtigen Entscheidungen zu treffen.

www.daimlertruck.com/unternehmen/compliance/daimler-truck-code-of-conduct

Unsere Produktmarken

Lkw

- [Freightliner](#)
- [Western Star](#)
- [Mercedes-Benz Trucks](#)
- [FUSO Trucks](#)
- [BharatBenz Trucks](#)
- [RIZON](#)

Busse

- [Thomas Built Buses](#)
- [Mercedes-Benz Buses](#)
- [FUSO Buses](#)
- [BharatBenz Buses](#)
- [Setra](#)

Financial Services

- [Financial Services](#)



Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
BharatBenz
Daimler Buses
RIZON
Thomas Built Buses
Financial Services



Daimler Truck
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
BharatBenz
RIZON
Thomas Built Buses
Daimler Truck Career



Daimler Truck
Freightliner
Western Star
FUSO
BharatBenz
RIZON
Daimler Buses



Daimler Truck
FUSO
BharatBenz
Thomas Built Buses



Daimler Truck

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, kriegerische 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 aktuellen Geschäftsbericht unter der Überschrift „Risiko- und Chancenbericht“ beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.