

DAIMLER TRUCK



Zwischenbericht Q2 2025

Inhalt

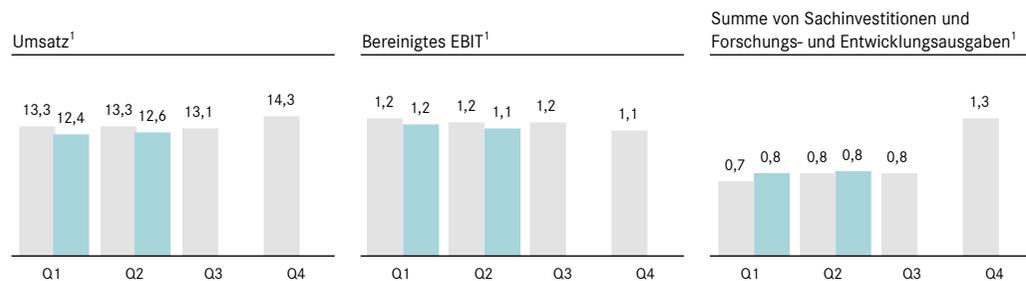
Q2 Kennzahlen Konzern	3
Q2 Kennzahlen Segmente	4
Über diesen Bericht	5
A Konzernzwischenlagebericht	6 – 30
Geschäftsentwicklung	6
Wichtige Ereignisse	8
Ertragslage	11
Finanzlage	22
Vermögenslage	26
Risiko- und Chancenbericht	28
Prognosebericht	29
B Konzernzwischenabschluss	31 – 53
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	31
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	32
Konzernbilanz	33
Konzern-Kapitalflussrechnung	34
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	35
Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss	36
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	54
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	55
Weitere Informationen	56

Q2 Kennzahlen Konzern

Wichtige Kennzahlen Daimler Truck-Konzern

€-Werte in Millionen	Q2 2025	Q2 2024	Veränd. in %	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Veränd. in %
Absatz (in Einheiten) ¹	106.715	112.195	-5	206.527	221.106	-7
davon emissionsfreie Fahrzeuge ¹	1.232	648	+90	1.991	1.461	+36
Umsatz ¹	12.620	13.325	-5 ³	25.069	26.587	-6 ³
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	945	900	+5	1.887	1.797	+5
Umsatz des Industriegeschäfts ^{1,2}	11.767	12.496	-6	23.325	24.977	-7
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	945	900	+5	1.887	1.797	+5
EBIT ¹	494	1.076	-54	1.574	2.207	-29
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	98	63	+55	175	146	+20
EBIT des Industriegeschäfts ¹	475	1.065	-55	1.504	2.146	-30
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	98	63	+55	175	146	+20
Bereinigtes EBIT ¹	1.118	1.168	-4	2.282	2.378	-4
Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts ¹	1.095	1.156	-5	2.203	2.315	-5
Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %) ¹	4,0	8,5	-	6,4	8,6	-
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %) ¹	9,3	9,3	-	9,4	9,3	-
Kapitalrendite des Industriegeschäfts (in %) ¹	-	-	-	28,6	39,0	-
Konzernergebnis ¹	310	789	-61	1.108	1.636	-32
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	65	43	+52	114	97	+17
Ergebnis je Aktie (in €) ¹	0,36	0,93	-61	1,35	1,92	-30
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	0,07	0,05	+64	0,13	0,10	+25
Free Cash Flow des Industriegeschäfts ¹	20	-285	-	53	928	-94
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts ¹	96	-184	-	238	1.108	-78
Netto-Liquidität des Industriegeschäfts ¹	5.926	8.558 ⁴	-31	5.926	8.558 ⁴	-31
Sachinvestitionen ¹	166	245	-32	351	432	-19
Forschungs- und Entwicklungsausgaben ¹	617 ⁵	531	+16	1.194 ⁵	1.040	+15
davon aktivierte Entwicklungskosten ¹	75	128	-41	161	242	-33
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten) ¹	110.119	108.201 ⁴	+2 ⁶	110.119	108.201 ⁴	+2 ⁶

Konzern (€-Werte in Milliarden)

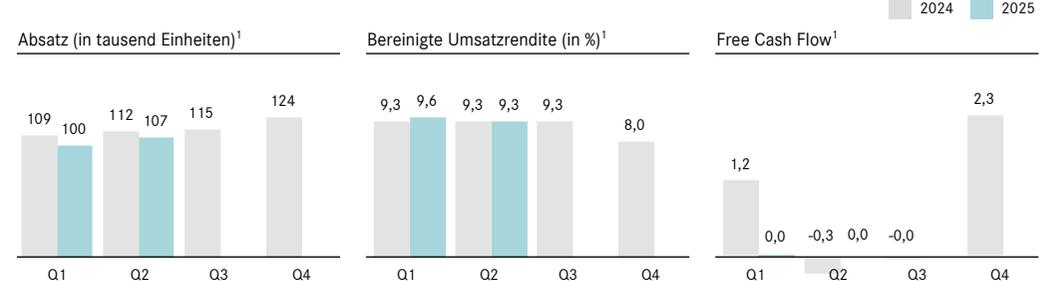


Börsenkursentwicklung der Daimler Truck Holding AG

in €	Q4 2024	Q1 2025	Q2 2025
Schlusskurse XETRA			
Höchstkurs	39,17	45,05	40,85
Tiefstkurs	33,15	36,11	31,75
Schlusskurs am Quartalsende	36,85	37,12	40,17
Anzahl ausstehender Aktien am Quartalsende (in Tsd.)	781.774	774.741	766.780
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	28,8	28,8	30,8

- Aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.
- Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung.
- Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug die Umsatzveränderung im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr jeweils -4 %.
- Stand 31.12.2024.
- Ohne Sondereffekt in den Forschungs- und Entwicklungskosten i.H.v. 218 Mio. € aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt.
- 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)



Q2 Kennzahlen Segmente¹

Zweites Quartal	Trucks North America			Mercedes-Benz Trucks ⁵			Trucks Asia			Daimler Buses			Financial Services		
	Q2 2025	Q2 2024	Veränd. in %	Q2 2025	Q2 2024	Veränd. in %	Q2 2025	Q2 2024	Veränd. in %	Q2 2025	Q2 2024	Veränd. in %	Q2 2025	Q2 2024	Veränd. in %
€-Werte in Millionen															
Absatz (Einheiten)	38.580	48.246	-20	38.294	38.481	-0	26.443	23.411	+13	7.027	6.674	+5	-	-	-
Umsatz	5.086	6.006	-15	4.826	4.932	-2	1.187	1.147	+3	1.467	1.260	+16	853	829	+3
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ²	-	-	-	-	-	-	1.189	1.147	+4	-	-	-	-	-	-
EBIT	504	875	-42	-158	98	-	61	56	+9	145	116	+25	20	10	+87
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ²	-	-	-	-	-	-	77	74	+4	-	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	657	875	-25	283	153	+84	64	56	+13	147	116	+27	23	12	+94
Umsatzrendite (in %) ³	9,9	14,6	-	-3,3	2,0	-	5,2	4,9	-	9,9	9,2	-	-	-	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %) ⁴	12,9	14,6	-	5,9	3,1	-	5,4	4,9	-	10,0	9,2	-	-	-	-
Sachinvestitionen	46	63	-27	84	148	-43	14	14	-0	19	17	+10	3	3	-23
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	180 ⁶	187	-4	274 ⁶	216	+27	35	31	+12	55	39	+40	-	-	-
davon aktivierte Entwicklungskosten	20	17	+18	49	58	-15	-	1	-	6	0	+2317	-	-	-
Neugeschäft	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.521	2.985	-16
Vertragsvolumen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29.682	32.152 ⁷	-8
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten)	27.707	28.316 ⁷	-2	46.626	46.555 ⁷	+0	10.710	11.033 ⁷	-3	17.406	17.500 ⁷	-1	1.990	1.957 ⁷	+2

Erstes Halbjahr	Trucks North America			Mercedes-Benz Trucks ⁵			Trucks Asia			Daimler Buses			Financial Services		
	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Veränd. in %	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Veränd. in %	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Veränd. in %	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Veränd. in %	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Veränd. in %
€-Werte in Millionen															
Absatz (Einheiten)	77.572	94.475	-18	71.740	79.319	-10	51.215	44.851	+14	13.233	12.270	+8	-	-	-
Umsatz	10.492	11.802	-11	9.235	10.132	-9	2.377	2.329	+2	2.802	2.430	+15	1.744	1.610	+8
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ²	-	-	-	-	-	-	2.380	2.328	+2	-	-	-	-	-	-
EBIT	1.276	1.599	-20	45	477	-91	124	111	+12	271	175	+55	70	61	+16
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ²	-	-	-	-	-	-	162	161	+1	-	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	1.434	1.600	-10	521	570	-9	128	111	+15	273	175	+56	79	63	+25
Umsatzrendite (in %) ³	12,2	13,6	-	0,5	4,7	-	5,2	4,8	-	9,7	7,2	-	4,7	4,7	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %) ⁴	13,7	13,6	-	5,6	5,6	-	5,4	4,8	-	9,7	7,2	-	5,2	4,9	-
Sachinvestitionen	89	91	-2	187	276	-32	30	30	-2	41	30	+34	3	5	-31
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	362 ⁶	346	+4	537 ⁶	438	+23	60	59	+2	106	91	+16	-	-	-
davon aktivierte Entwicklungskosten	45	36	+25	107	117	-9	-	3	-	10	1	+1399	-	-	-
Neugeschäft	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.803	5.760	-17
Vertragsvolumen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29.682	32.152 ⁷	-8
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten)	27.707	28.316 ⁷	-2	46.626	46.555 ⁷	+0	10.710	11.033 ⁷	-3	17.406	17.500 ⁷	-1	1.990	1.957 ⁷	+2

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 auf Seite 5 im Kapitel [Über diesen Bericht](#).

2 Die Werte des Segments Trucks Asia entsprechen nicht den Werten aus aufgegebenen Aktivitäten, da Allokationen außerhalb von Mitsubishi Fuso und deren vollkonsolidierten Tochtergesellschaften erfolgen (z.B. Allokationen im Zusammenhang mit Konzernfunktionen).

3 Bei Financial Services handelt es sich um die Eigenkapitalrendite.

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

5 Das Segmentergebnis wurde wesentlich beeinflusst durch einen Sondereffekt i.H.v. -120 Mio. € aus der vollständigen Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) im zweiten Quartal 2024.

6 Ohne Sondereffekt in den Forschungs- und Entwicklungskosten i.H.v. 218 Mio. € aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt.

7 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.

Die Daimler Truck AG, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), die Toyota Motor Corporation (Toyota) und die Hino Motors Ltd. (Hino) haben am 10. Juni 2025 endgültige Vereinbarungen über die Integration von Mitsubishi Fuso und Hino geschlossen. Der Abschluss der Transaktion steht u.a. unter dem Vorbehalt der Erfüllung verschiedener Vollzugsbedingungen („closing conditions“), wie beispielsweise die Zustimmung der Hauptversammlung von Hino sowie der zuständigen Behörden. Die Kriterien einer Klassifizierung als „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden“ und als „aufgegebene Aktivitäten“ sind seit dem 6. Juni 2025 erfüllt. Die Zustimmung des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG und der Daimler Truck Holding AG zur Transaktion wurde am gleichen Tag erteilt.

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.

Weitere Erläuterungen finden sich im Kapitel [Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage](#) und in [Anmerkung 2. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden des Anhangs](#) zum verkürzten Konzernzwischenabschluss.

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.



Konzernzwischenlagebericht

Daimler Truck aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten im zweiten Quartal 2025 und im ersten Halbjahr 2025

- Bereinigtes Konzern-EBIT im zweiten Quartal 2025 mit 1.118 Mio. € und im ersten Halbjahr 2025 mit 2.282 Mio. € jeweils auf Vorjahresniveau; Konzern-EBIT im zweiten Quartal aufgrund von Sondereffekten im Zusammenhang mit dem Programm „Cost Down Europe“ sowie Aufwendungen aus der Einstellung von Entwicklungsprojekten von 1.076 Mio. € auf 494 Mio. € um 54 % im Jahresvergleich zurückgegangen
- Leicht rückläufiger Konzernabsatz im zweiten Quartal 2025 und im ersten Halbjahr 2025
- Umsatz des Industriegeschäfts im zweiten Quartal 2025 mit 11.767 Mio. € und im ersten Halbjahr 2025 mit 23.325 Mio. € jeweils leicht unter dem Vorjahreswert
- Free Cash Flow des Industriegeschäfts im zweiten Quartal 2025 mit 20 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert, im ersten Halbjahr 2025 mit 53 Mio. € deutlich unter dem Vorjahresniveau

Prognose aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten für das Geschäftsjahr 2025 aktualisiert

- Auf Konzernebene bereinigtes EBIT nun zwischen 3,6 bis 4,1 Mrd. € erwartet
- Im Industriegeschäft verringerter Absatz von 410 bis 440 Tsd. Einheiten erwartet, bereinigte Umsatzrendite reduziert auf 7 % bis 9 % und Free Cash Flow des Industriegeschäfts nun zwischen 1,5 bis 2,0 Mrd. € erwartet

Endgültige Vereinbarungen zur Integration von Mitsubishi Fuso und Hino Motors durch Daimler Truck, Mitsubishi Fuso, Hino und Toyota

Die Daimler Truck AG, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), die Toyota Motor Corporation (Toyota) und die Hino Motors Ltd. (Hino) haben am 10. Juni 2025 endgültige Vereinbarungen über die Integration von Mitsubishi Fuso und Hino geschlossen. Der Abschluss der Transaktion steht u.a. unter dem Vorbehalt der Erfüllung verschiedener Vollzugsbedingungen („closing conditions“), wie beispielsweise die Zustimmung der Hauptversammlung von Hino sowie der zuständigen Behörden. Die Kriterien einer Klassifizierung als „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden“ und als „aufgegebene Aktivitäten“ sind seit dem 6. Juni 2025 erfüllt. Die Zustimmung des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG und der Daimler Truck Holding AG zur Transaktion wurde am gleichen Tag erteilt.

In den Erläuterungen zur Geschäftsentwicklung werden für die Berichts- und Vorjahreszeiträume die summarischen Absatzzahlen aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt.

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 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 Halbjahr des Jahres 2025 insgesamt stabil. Allerdings zeigte die Einführung von Zöllen erste realwirtschaftliche Effekte. Zudem trugen handelspolitische Ankündigungen der USA zu einer gestiegenen Unsicherheit bei.

Die Dynamik der US-amerikanischen Wirtschaft hat sich im ersten Halbjahr 2025 aufgrund der restriktiven Handelspolitik verringert. So dürfte das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im zweiten Quartal um 2,0 % gegenüber dem Vorjahreswert gestiegen sein. Die Inflationsrate zog im Juni leicht auf 2,7 % an und lag oberhalb des Zielwertes der Federal Reserve (Fed). Die Fed führte im zweiten Quartal keine Zinssenkung durch und beließ den Leitzins im Korridor von 4,25 % bis 4,50 %.

In der Eurozone waren negative Effekte aus der US-amerikanischen Zollpolitik im ersten Halbjahr 2025 nur leicht spürbar. Es ist davon auszugehen, dass das BIP im zweiten Quartal im Vergleich zum Vorjahreswert um 1,4 % zugelegt hat. Die Verbraucherpreisinflation in der Eurozone hat sich im Juni auf dem Zielwert von 2,0 % stabilisiert. Zum Ende des zweiten Quartals lag der Einlagesatz der Europäischen Zentralbank (EZB) bei 2,0 %.

Der Markt der Nutzfahrzeuge

In diesem unsicheren Umfeld zeigte sich die Lkw-Nachfrage weiterhin rückläufig. Der nordamerikanische Markt für schwere Lkw (Klasse 8) ging im zweiten Quartal 2025 um 5 % zurück. Im ersten Halbjahr lag das Marktvolumen um 7 % unter dem Vorjahr. Der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) verringerte sich im zweiten Quartal um 14 %. Im ersten Halbjahr gingen die Neuzulassungen um 15 % gegenüber dem Vorjahresniveau zurück.

**Konzernabsatz leicht unter dem Vorjahresniveau**

Im zweiten Quartal 2025 hat der Daimler Truck-Konzern weltweit 106.715 (Q2 2024: 112.195) Fahrzeuge abgesetzt, im ersten Halbjahr 2025 summierte sich der Absatz auf 206.527 (Q1-2 2024: 221.106) Einheiten. Der darin enthaltene Absatz von emissionsfreien Fahrzeugen ist im zweiten Quartal auf 1.232 (Q2 2024: 648) Einheiten sowie im ersten Halbjahr 2025 auf 1.991 (Q1-2 2024: 1.461) Einheiten jeweils deutlich gestiegen. [↗ A.01](#)

Das Segment **Trucks North America** hat im zweiten Quartal 2025 38.580 (Q2 2024: 48.246) Einheiten sowie im ersten Halbjahr 2025 77.572 (Q1-2 2024: 94.475) Einheiten abgesetzt. Der deutliche Absatzrückgang war im Wesentlichen auf schwächere Märkte und anhaltende Unsicherheiten infolge der US-amerikanischen Zollpolitik zurückzuführen. Im zweiten Quartal 2025 sank der Absatz jeweils deutlich in den USA auf 34.033 Einheiten (-14 %) und in Kanada auf 3.501 Einheiten (-21 %). Auch für das erste Halbjahr 2025 zeigte sich eine ähnliche Entwicklung, in diesem Zeitraum sank der Absatz in den USA auf 67.432 Einheiten (-14 %) und in Kanada auf 7.250 Einheiten (-12 %). Der Absatzrückgang in Mexiko im zweiten Quartal (-79 %) sowie im ersten Halbjahr 2025 (-62 %) stand im Zusammenhang mit der Änderung der Emissionsgesetzgebung und den damit verbundenen Vorzieheffekten im Vorjahr.

Der Absatz des Segments **Mercedes-Benz Trucks** lag im zweiten Quartal 2025 mit 38.294 (Q2 2024: 38.481) Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. Im Vergleich zum ersten Quartal 2025 zeigte sich eine deutlich stärkere Kundennachfrage, im ersten Halbjahr 2025 blieb der Absatz mit 71.740 Einheiten jedoch um 10 % unter dem Vorjahreswert. In der Region EU30 war der Absatz im zweiten Quartal 2025 mit 13.665 (Q2 2024: 13.432) Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. Dagegen ist im ersten Halbjahr 2025 in der Region EU30 der Absatz um 17 % auf 26.191 Einheiten deutlich gesunken. In Lateinamerika verzeichneten wir einen deutlichen Absatzanstieg im zweiten Quartal 2025 um 10 % auf 9.889 Einheiten sowie im ersten Halbjahr 2025 um 14 % auf 17.313 Einheiten. Neben einem gestiegenen Absatz in Brasilien ist die positive Entwicklung in Lateinamerika vor allem auf deutliche Zuwächse in Argentinien zurückzuführen. In Indien verzeichnete das Segment im zweiten Quartal 2025 mit 5.403 (Q2 2024: 5.036) Einheiten einen leichten Absatzanstieg im Vergleich zur Vorjahresperiode, gegenläufig reduzierte sich der Absatz im ersten Halbjahr 2025 um 5 % auf 11.133 Einheiten.

Der Absatz des Segments **Trucks Asia** ist im zweiten Quartal 2025 auf 26.443 (Q2 2024: 23.411) Einheiten sowie im ersten Halbjahr 2025 auf 51.215 (Q1-2 2024: 44.851) Einheiten im Vergleich zum sehr niedrigen Vorjahresniveau jeweils deutlich gestiegen. Die Absatzentwicklung resultierte im Wesentlichen aus höheren Zulieferungen nach Indonesien sowie in weitere asiatische Märkte. Im zweiten Quartal 2025 erhöhte sich der Absatz in Indonesien leicht auf 5.868 Einheiten (+4 %), im ersten Halbjahr 2025 stieg der Absatz deutlich auf 11.885 Einheiten (+40 %). In Japan sank der Absatz im zweiten Quartal 2025 mit 7.708 Einheiten leicht um 7 %, im ersten Halbjahr 2025 blieb der Absatz mit 16.113 (Q1-2 2024: 16.334) Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres.

Das Segment **Daimler Buses** hat im zweiten Quartal 2025 insgesamt 7.027 (Q2 2024: 6.674) Einheiten abgesetzt, im ersten Halbjahr summierte sich der Absatz auf 13.233 (Q1-2 2024: 12.270) Einheiten. Das Absatzplus im zweiten Quartal sowie im ersten Halbjahr 2025 resultierte im Wesentlichen aus der positiven Entwicklung des europäischen sowie des brasilianischen Absatzmarktes. So erzielten wir im zweiten Quartal 2025 einen deutlichen Absatzanstieg von 20 % in der Region EU30 auf 2.189 Einheiten und im ersten Halbjahr 2025 ebenfalls einen deutlichen Anstieg von 19 % auf 3.893 Einheiten. Zudem konnten wir unseren Absatz in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, im zweiten Quartal 2025 auf 2.752 Einheiten sowie im ersten Halbjahr 2025 auf 5.334 Einheiten im Vergleich zur Vorjahresperiode deutlich steigern. Gegenläufig verzeichneten wir im zweiten Quartal 2025 in Mexiko einen deutlichen Absatzrückgang um 52 % auf 473 Einheiten. Im ersten Halbjahr 2025 befand sich der Absatz mit 1.194 (Q1-2 2024: 2.005) Einheiten deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

Das Segment **Financial Services** schloss im zweiten Quartal 2025 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 2,5 Mrd. € (-16 %) ab. Im ersten Halbjahr 2025 wurden weltweit neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 4,8 Mrd. € (-17 %) abgeschlossen. Dieser Rückgang ist vor allem auf die Region Nordamerika (-28 %) zurückzuführen.

Das Vertragsvolumen lag Ende Juni 2025 bei 29,7 Mrd. € und somit deutlich unter dem Niveau des Vorjahresendwertes (-8 %). Dieser Rückgang ließ sich insbesondere auf negative Währungseffekte sowie der erwarteten Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung in Nordamerika im ersten Halbjahr 2025 zurückführen. Wechselkursbereinigt veränderte sich das Vertragsvolumen im Vergleich zum Vorjahresende nicht.

Die **Investitionen in Sachanlagen** des Daimler Truck-Konzerns beliefen sich im zweiten Quartal 2025 auf 166 Mio. € (Q2 2024: 245 Mio. €), im ersten Halbjahr 2025 auf 351 Mio. € (Q1-2 2024: 432 Mio. €).

Die **Forschungs- und Entwicklungsausgaben** inklusive Aktivierungen von Daimler Truck betragen im zweiten Quartal 2025 617 Mio. € (Q2 2024: 531 Mio. €), im ersten Halbjahr 2025 1.194 Mio. € (Q1-2 2024: 1.040 Mio. €). Darin ist ein Sondereffekt in den Forschungs- und Entwicklungskosten i.H.v. 218 Mio. € nicht berücksichtigt, der aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, resultierte.

A.01**Konzernabsatz^{1,2}**

	Q2 2025	Q2 2024	Veränd. in %	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	106.715	112.195	-5	206.527	221.106	-7
davon emissionsfreie Fahrzeuge	1.232	648	+90	1.991	1.461	+36
Trucks North America	38.580	48.246	-20	77.572	94.475	-18
Mercedes-Benz Trucks	38.294	38.481	-0	71.740	79.319	-10
Trucks Asia	26.443	23.411	+13	51.215	44.851	+14
Daimler Buses	7.027	6.674	+5	13.233	12.270	+8

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

2 Aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.



Wichtige Ereignisse

Vorstellung des vollelektrischen eArocs 400

Auf der Baumaschinen- & Bergbaumesse bauma 2025 wurde der vollelektrische eArocs 400 von Mercedes-Benz Trucks erstmals vorgestellt. Das Fahrzeug kombiniert eine im Fahrbetrieb CO₂e-freie Antriebstechnologie mit einer Leistung von bis zu 450 kW und zwei Batteriepaketen mit insgesamt 414 kWh Kapazität. Es ist in den Varianten 32- und 41-Tonner verfügbar und richtet sich vor allem an Anwendungen im straßennahen Bauverkehr, insbesondere in innerstädtischen und lärmsensiblen Bereichen. Mit modernen Sicherheitsassistenzsystemen und einem Multimedia-Cockpit markiert der eArocs 400 einen wichtigen Schritt in der Elektrifizierung schwerer Nutzfahrzeuge für den Bau. Der Verkaufsstart ist für das erste Quartal 2026 geplant.

Neue Varianten des eCanter für den Einsatz im Baugewerbe und Landschaftsbau

FUSO präsentierte auf der Baumaschinen- & Bergbaumesse bauma 2025 die Einsatzmöglichkeiten und hohe Aufbaufreundlichkeit des Canter und des vollelektrischen eCanter im Baugewerbe. Der eCanter wird nun mit neuen Konfigurationsmöglichkeiten wie einem alternativen Batterie-Layout und Anhängerkupplung angeboten, wodurch auch Kran- und Hubsteigeraufbauten möglich sind. Zudem kündigte FUSO an, dass der konventionelle Canter ab Ende 2025 auch mit dem alternativen Kraftstoff Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) betrieben werden kann.

Neuer Standort von Daimler Coaches North America in den USA

Daimler Coaches North America will seine Präsenz im nordamerikanischen Markt mit einem neuen Liefer- und Servicezentrum in Jacksonville, Florida, weiter ausbauen. Der 4.060 m² große Standort umfasst Wartung, Service, Verwaltung sowie Trainings- und Lieferbereiche und bietet Platz für über 100 Reisebusse. Ziel ist es, die Kundenbetreuung durch zentralisierte Abläufe zu verbessern und einen Premium-Service sowohl für neue Mercedes-Benz Tourrider Reisebusse als auch Gebrauchtfahrzeuge anzubieten. Der Spatenstich für das Projekt erfolgte Ende März 2025.

Auslieferung der „Autonomous-Ready“-Version des neuen Freightliner Cascadia an TORC

Daimler Truck North America hat in den USA die neueste Entwicklungsstufe der „autonomous-ready“-Lkw-Plattform an TORC, eine Tochtergesellschaft von Daimler Truck, ausgeliefert. Sie basiert nun auf dem neuen Freightliner Cascadia der fünften Generation und beinhaltet doppelt ausgelegte, sogenannte redundante Sicherheitsfeatures für das autonome Fahren. TORC befindet sich nun in der Produktvalidierungsphase in Vorbereitung auf die Kommerzialisierung des autonomen Fahrens in den USA. Neben bestehenden Routen in den US-Bundesstaaten New Mexico, Texas und Arizona werden die Lkw nun auch im autonomen Fahrmodus auf einer neuen Route in Texas zwischen Laredo und Dallas getestet.

Partnerschaft zwischen Daimler Truck, DHL und hylane

Daimler Truck, der Logistikanbieter DHL Group und der Nutzfahrzeugvermieter hylane GmbH (hylane) gaben am 3. Juni 2025 im Rahmen der Fachmesse transport logistic eine Kooperation im Bereich vollelektrischer Lkw bekannt. Die Partnerschaft sieht vor, dass DHL 30 Mercedes-Benz eActros 600 über das „Transport as a service“-Modell von hylane bezieht. Die E-Lkw sollen im Transport zwischen Paketzentren zum Einsatz kommen. Für die drei Partner ist dies der bisher größte Vertragsabschluss für E-Lkw in Deutschland in diesem Jahr. Die Lkw sollen bis Ende des zweiten Quartals 2026 ausgeliefert werden.



**Meilenstein für BharatBenz:
200.000 Fahrzeuge für den indischen Markt**

Meilenstein für Daimler India Commercial Vehicles: Vor kurzem wurde das 200.000. BharatBenz Fahrzeug in Indien ausgeliefert. Die Nutzfahrzeugmarke BharatBenz wurde 2012 gegründet und ist spezifisch auf den indischen Nutzfahrzeugmarkt zugeschnitten. Das Portfolio umfasst Lkw-Modelle zwischen 10 und 55 Tonnen für verschiedenste Einsatzzwecke von lokalem Verteilerverkehr über Langstreckentransporte bis hin zu Bergbau sowie verschiedene Busmodelle. Der Vertrieb und Service von BharatBenz Fahrzeugen erfolgt durch ein landesweites Netzwerk mit 385 Standorten.

**Endgültige Vereinbarungen zur Integration
von Mitsubishi Fuso und Hino Motors****durch Daimler Truck, Mitsubishi Fuso, Hino und Toyota**

Die Daimler Truck AG, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), die Toyota Motor Corporation (Toyota) und die Hino Motors Ltd. (Hino) haben am 10. Juni 2025 endgültige Vereinbarungen über die Integration von Mitsubishi Fuso und Hino geschlossen. Die Aufnahme der Geschäftstätigkeit der neuen börsennotierten Holdinggesellschaft ist im April 2026 angestrebt. Als CEO der neuen Holdinggesellschaft ist Karl Deppen, Mitglied des Vorstands der Daimler Truck Holding AG, vorgesehen und der Hauptsitz der Gesellschaft soll in Tokio, Japan sein. Weitere Einzelheiten zu Art und Umfang der Zusammenarbeit, einschließlich des Namens der neuen Holdinggesellschaft, sollen in den kommenden Monaten bekannt gegeben werden.

**Daimler Truck Holding AG:
Ordentliche Hauptversammlung 2025**

Im Rahmen der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG wurde eine Dividende in Höhe von 1,90 € je Aktie beschlossen und diese im Juni 2025 ausgezahlt. Die Aktionärinnen und Aktionäre haben zudem alle Beschlussvorschläge der Verwaltung mit deutlicher Mehrheit angenommen.

**GUINNESS WORLD RECORDS-Titel
für längste Rückwärtsfahrt mit E-Sattelzug durch eActros 600**

Mercedes-Benz Trucks hat den Weltrekord mit seinem batterie-elektrischen Fernverkehrs-Lkw eActros 600 samt Auflieger aufgestellt. Mit 124,7 rückwärts gefahrenen Kilometern hat der Hersteller den bisherigen Weltrekord im ununterbrochen Lkw-Rückwärtsfahren aus dem Jahr 2020, der bei rund 89 Kilometer lag und in den USA mit einem Diesel-Lkw aufgestellt wurde, um rund 36 Kilometer überboten.

**Großauftrag für Daimler Truck
vom Bundeswehr-Mobilitätsdienstleister BwFuhrparkService**

Daimler Truck hat im Rahmen einer Ausschreibung einen Großauftrag der BwFuhrparkService GmbH, dem Mobilitätsdienstleister der Bundeswehr, erhalten. Dieser umfasst die Lieferung einer mittleren dreistelligen Anzahl an Logistikfahrzeugen vom Typ Mercedes-Benz Arocs. Die Lkw sollen gemäß der aktuellen Beschaffungsstrategie der Deutschen Bundesregierung zur Verbesserung der militärischen Transportkapazitäten für die Landes- und Bündnisverteidigung beitragen. Die Auslieferung der Fahrzeuge soll bis Ende Mai 2026 erfolgen.

**Daimler Truck und Volvo Group: Coretura –
Joint Venture für die digitale Zukunft von Nutzfahrzeugen**

Daimler Truck und die Volvo Group haben am 17. Juni 2025 die Gründung von Coretura bekannt gegeben. Das Joint Venture verfolgt das Ziel, die Nutzfahrzeugindustrie durch eine neue software-definierte Fahrzeugplattform zu transformieren und einen neuen Industriestandard zu setzen. Coretura wird es Daimler Truck und der Volvo Group sowie weiteren potenziellen Kunden ermöglichen, eigenständige, digitale Fahrzeuganwendungen für ihre Produkte anzubieten.

**Mehr als 2500 eCitaro
bei europäischen Verkehrsbetrieben im Einsatz**

Elektrobusse auf Erfolgskurs: Über 2500 Mercedes-Benz eCitaro sind mittlerweile seit dem Serienstart Ende 2018 in Mannheim vom Band gelaufen. Diese wurden an Kunden innerhalb Deutschlands und in ganz Europa ausgeliefert, darunter Verkehrsbetriebe in Frankreich, Italien und Schweden. Damit erreichte der Mercedes-Benz eCitaro Ende Juni 2025 einen neuen Meilenstein.





Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Endgültige Vereinbarungen zur Integration von Mitsubishi Fuso und Hino Motors durch Daimler Truck, Mitsubishi Fuso, Hino und Toyota

Die Daimler Truck AG, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), die Toyota Motor Corporation (Toyota) und die Hino Motors Ltd. (Hino) haben am 10. Juni 2025 endgültige Vereinbarungen über die Integration von Mitsubishi Fuso und Hino geschlossen. Der Abschluss der Transaktion steht u.a. unter dem Vorbehalt der Erfüllung verschiedener Vollzugsbedingungen („closing conditions“), wie beispielsweise die Zustimmung der Hauptversammlung von Hino sowie der zuständigen Behörden.

Die Kriterien einer Klassifizierung als „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden“ und als „aufgegebene Aktivitäten“ sind seit dem 6. Juni 2025 erfüllt. Die Zustimmung des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG und der Daimler Truck Holding AG zur Transaktion wurde am gleichen Tag erteilt. In der verkürzten Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden die fortgeführten Aktivitäten dargestellt; der Ausweis des Ergebnisses der aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern erfolgt in einer gesonderten Zeile. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Da die Segmente entsprechend der internen Steuerung und Berichterstattung unverändert für fortgeführte und aufgegebene Aktivitäten ausgewiesen werden, erfolgt eine Überleitung des Konzern-EBIT aus fortgeführten Aktivitäten auf die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten. Um eine Vergleichbarkeit des EBIT auf Segmentebene mit dem Vorjahr sicherzustellen, werden die planmäßigen Abschreibungen, die seit dem 6. Juni 2025 aus Konzernsicht nicht mehr zu erfassen sind, in der Überleitung ausgewiesen. In der Segmentberichterstattung werden somit die Segmentergebnisse unabhängig von den Auswirkungen der Vereinbarung berichtet.

In der verkürzten Konzern-Kapitalflussrechnung werden für die Berichts- und Vorjahreszeiträume die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt. Auch die Netto-Liquidität und die Netto-Verschuldung werden auf dieser Basis berichtet.

In der verkürzten Konzernbilanz werden die Vermögenswerte und Schulden von Mitsubishi Fuso zum 30. Juni 2025 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden dargestellt. Die Bilanzwerte des Vorjahres werden gemäß International Financial Reporting Standards (IFRS) entsprechend der bisherigen Darstellungsweise ausgewiesen.

Ausführliche Informationen zur Integration von Mitsubishi Fuso und Hino und den Umfang der aufgegebenen Aktivitäten und als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden sind in [Anmerkung 2. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden](#) des Anhangs zum verkürzten Konzernzwischenabschluss enthalten.

Weitere Hinweise

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.

Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden auch die Werte der Vergleichsperiode angepasst. Weitere Informationen sind in [Anmerkung 1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss](#) dargestellt.

Zur Erhöhung der Transparenz werden Erträge aus weiterverrechneten Kosten zwischen den Segmenten nicht mehr brutto ausgewiesen. Stattdessen erfolgt eine Saldierung mit den zugehörigen Funktionskosten innerhalb des jeweiligen Segments – ohne Auswirkung auf das EBIT. Auf Konzernebene bleibt die neue Vorgehensweise ohne Einfluss. Die Vorperiodenwerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

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 [7 B.01](#), der Konzern-Gesamtergebnisrechnung [7 B.02](#), der Konzernbilanz [7 B.03](#), der Konzernkapitalflussrechnung [7 B.04](#), der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [7 B.05](#) sowie den jeweiligen Erläuterungen im Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss entnommen werden.

Ertragslage

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

Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im zweiten Quartal 2025 mit 11,7 Mrd. € (Q2 2024: 12,4 Mrd. €) um 6 % unter dem Vorjahresquartalswert. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzrückgang 4 %. Die Entwicklung resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Absatz im Industriegeschäft. Gegenläufig wirkte insbesondere eine verbesserte Preisdurchsetzung.

Die **Umsatzkosten** verringerten sich leicht gegenüber dem Vorjahresquartal auf 9,5 Mrd. € (Q2 2024: 9,8 Mrd. €). Wesentliche Effekte ergaben sich insbesondere aus dem geringeren Absatzvolumen im Industriegeschäft.

Eine Reduzierung der **Vertriebskosten** auf 582 Mio. € (Q2 2024: 658 Mio. €) ergab sich insbesondere im Zusammenhang mit dem verringerten Absatz im Industriegeschäft.

Die **allgemeinen Verwaltungskosten** erhöhten sich auf 518 Mio. € (Q2 2024: 432 Mio. €), im Wesentlichen aufgrund der Zuführung zu Rückstellungen im Rahmen des Restrukturierungs- und Effizienzprogramms „Cost Down Europe“.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** erhöhten sich deutlich auf 727 Mio. € (Q2 2024: 405 Mio. €). Diese Entwicklung ist insbesondere auf einen Sondereffekt i.H.v. 218 Mio. € zurückzuführen, der aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, resultierte. Zusätzlich führte eine geringere Aktivierungsquote im Vergleich zur Vorjahresperiode zu einem Anstieg.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** erhöhte sich im zweiten Quartal 2025 auf 149 Mio. € (Q2 2024: 92 Mio. €).

Das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** lag im zweiten Quartal 2025 mit -38 Mio. € (Q2 2024: -176 Mio. €) deutlich über dem Vorjahresquartalswert. Wesentlich für diese Entwicklung war ein Sondereffekt im Vorjahresquartal i.H.v. -120 Mio. € aus der vollständigen Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA).

Das **EBIT** belief sich im zweiten Quartal 2025 auf 396 Mio. € (Q2 2024: 1.012 Mio. €) und lag somit deutlich unter dem Vorjahresquartalswert.

Im zweiten Quartal 2025 wurde unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 158 Mio. € (Q2 2024: Aufwand von 326 Mio. €) ausgewiesen. Die Steuerquote lag mit 39,2 % (Q2 2024: 30,4 %) über dem Vorjahreswert, insbesondere aufgrund der Erfassung von periodenfremden Steuern im Berichtsquartal.

Das **Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten nach Steuern** belief sich im zweiten Quartal 2025 auf 245 Mio. € (Q2 2024: 746 Mio. €) und das **Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern** betrug 65 Mio. € (Q2 2024: 43 Mio. €).

Das **Konzernergebnis** im zweiten Quartal 2025 lag mit 310 Mio. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahresquartals von 789 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Ergebnis von 33 Mio. € (Q2 2024: 47 Mio. €).

Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 277 Mio. € (Q2 2024: 742 Mio. €). Davon entfielen 219 Mio. € (Q2 2024: 706 Mio. €) auf **fortgeführte** und 57 Mio. € (Q2 2024: 36 Mio. €) auf **aufgegebene Aktivitäten**.

Das **Ergebnis je Aktie** betrug 0,36 € (Q2 2024: 0,93 €), davon 0,29 € (Q2 2024: 0,88 €) aus **fortgeführten** und 0,07 € (Q2 2024: 0,05 €) aus **aufgegebenen Aktivitäten**.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 769 Mio. (Q2 2024: 802 Mio.) Stück zugrunde gelegt.

Tabelle [7 A.02](#) zeigt die verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Financial Services für das zweite Quartal 2025.

Tabelle [7 A.03](#) zeigt die Überleitung des EBIT des Daimler Truck-Konzerns aus fortgeführten Aktivitäten auf die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten im zweiten Quartal 2025. Darüber hinaus wird die Summe dieser Aktivitäten als Grundlage für die Segmentberichterstattung in das Industriegeschäft und Financial Services unterteilt.

Tabelle [7 A.04](#) zeigt die Zusammensetzung des EBIT im Industriegeschäft auf Segmentebene für das zweite Quartal 2025.

**A.02****Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zweites Quartal**

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q2 2025	Q2 2024	Q2 2025	Q2 2024	Q2 2025	Q2 2024
in Millionen €						
Umsatzerlöse	11.674	12.425	10.821	11.596	853	829
Umsatzkosten	-9.543	-9.841	-8.789	-9.105	-754	-735
Bruttoergebnis vom Umsatz	2.131	2.584	2.033	2.491	98	94
Vertriebskosten	-582	-658	-548	-621	-33	-37
Allgemeine Verwaltungskosten	-518	-432	-465	-385	-53	-47
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-727	-405	-727	-405	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	149	92	141	90	8	2
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-38	-176	-39	-176	1	-
Übriges Finanzergebnis	-19	8	-18	8	-1	-1
EBIT	396	1.012	376	1.002	20	10
Zinsergebnis	8	60	8	60	-1	-
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern	403	1.072	384	1.062	19	10
Ertragsteuern	-158	-326	-153	-323	-5	-3
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern	245	746	232	739	14	8
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	65	43	65	43	-	-
Konzernergebnis	310	789	296	781	14	8
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	33	47				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	277	742				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	219	706				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	57	36				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG						
Unverwässert und verwässert	0,36	0,93				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	0,29	0,88				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	0,07	0,05				



A.03

EBIT Daimler Truck-Konzern zweites Quartal¹

	Fortgeführte Aktivitäten		Aufgegebene Aktivitäten		Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten		davon Industriegeschäft ²		davon Financial Services ²		
	Q2 2025	Q2 2024	Q2 2025	Q2 2024	Q2 2025	Q2 2024	Q2 2025	Q2 2024	Q2 2025	Q2 2024	
in Millionen €											
Umsatzerlöse	11.674	12.425	945	900	12.620	13.325	11.767	12.496	853	829	
Umsatzkosten	-9.543	-9.841	-679	-666	-10.222	-10.506	-9.468	-9.771	-754	-735	
Bruttoergebnis vom Umsatz	2.131	2.584	266	234	2.397	2.818	2.299	2.725	98	94	
Vertriebskosten	-582	-658	-106	-113	-688	-771	-654	-734	-33	-37	
Allgemeine Verwaltungskosten	-518	-432	-12	-24	-530	-456	-477	-409	-53	-47	
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-727	-405	-25	-23	-752	-428	-752	-428	-	-	
Übrige Erträge/Aufwendungen	92	-77	-25	-10	67	-87	59	-88	8	1	
EBIT	396	1.012	98	63	494	1.076	475	1.065	20	10	

1 Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden auch die Werte der Vergleichsperiode angepasst. Weitere Informationen sind in [Anmerkung 1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss](#) dargestellt.

2 Zur Erhöhung der Transparenz werden Erträge aus weiterverrechneten Kosten zwischen den Segmenten nicht mehr brutto ausgewiesen. Stattdessen erfolgt eine Saldierung mit den zugehörigen Funktionskosten innerhalb des jeweiligen Segments - ohne Auswirkung auf das EBIT. Auf Konzernebene bleibt die neue Vorgehensweise ohne Einfluss. Die Vorperiodenwerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

A.04

EBIT des Industriegeschäfts zweites Quartal^{1,2}

	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz Trucks ⁴		Trucks Asia		Daimler Buses		Überleitung	
	Q2 2025	Q2 2024	Q2 2025	Q2 2024	Q2 2025	Q2 2024	Q2 2025	Q2 2024	Q2 2025	Q2 2024	Q2 2025	Q2 2024
in Millionen €												
Umsatzerlöse	11.767	12.496	5.086	6.006	4.826	4.932	1.187	1.147	1.467	1.260	-798	-849
Umsatzkosten	-9.468	-9.771	-4.076	-4.743	-4.086	-3.923	-940	-907	-1.169	-1.008	803	810
Bruttoergebnis vom Umsatz	2.299	2.725	1.010	1.263	740	1.008	246	241	298	252	5	-40
Vertriebskosten	-654	-734	-95	-123	-403	-445	-112	-119	-72	-68	27	21
Allgemeine Verwaltungskosten	-477	-409	-124	-103	-254	-188	-42	-43	-50	-49	-7	-26
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-752	-428	-307	-176	-298	-161	-34	-31	-49	-44	-65	-16
Übrige Erträge/Aufwendungen	59	-88	19	14	56	-116	3	9	17	23	-37	-19
EBIT	475	1.065	504	875	-158	98	61	56	145	116	-78	-80
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ³	98	63	-	-	-	-	77	74	-	-	21	-10

1 Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden auch die Werte der Vergleichsperiode angepasst. Weitere Informationen sind in [Anmerkung 1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss](#) dargestellt.

2 Zur Erhöhung der Transparenz werden Erträge aus weiterverrechneten Kosten zwischen den Segmenten nicht mehr brutto ausgewiesen. Stattdessen erfolgt eine Saldierung mit den zugehörigen Funktionskosten innerhalb des jeweiligen Segments - ohne Auswirkung auf das EBIT. Auf Konzernebene bleibt die neue Vorgehensweise ohne Einfluss. Die Vorperiodenwerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

3 Das EBIT des Segments Trucks Asia entspricht nicht dem EBIT aus aufgegebenen Aktivitäten, da Allokationen außerhalb von Mitsubishi Fuso und deren vollkonsolidierten Tochtergesellschaften erfolgen (z.B. Allokationen im Zusammenhang mit Konzernfunktionen).

4 Das Segmentergebnis wurde wesentlich beeinflusst durch einen Sondereffekt i.H.v. -120 Mio. € aus der vollständigen Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) im zweiten Quartal 2024.

**EBIT der Segmente im zweiten Quartal 2025**

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

Segment	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services
Wesentliche Einflussfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> + Verbesserte Preisdurchsetzung + Positive Effekte aus dem Kundenmix - Deutlich geringeres Absatzvolumen - Aufwendungen im Zusammenhang mit der nicht zahlungswirksamen Ausbuchung zuvor aktivierter Entwicklungskosten - Höhere Material- und Herstellungskosten durch die Einführung neuer Zölle sowie durch Lohnvereinbarungen im Vorjahr 	<ul style="list-style-type: none"> + Entfall des Sondereffekts aus der Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von BFDA im Vorjahresquartal + Positive Effekte aus der Absatzstruktur sowie aus dem Aftersalesgeschäft - Aufwendungen im Rahmen des Programms „Cost Down Europe“ - Aufwendungen im Zusammenhang mit der nicht zahlungswirksamen Ausbuchung zuvor aktivierter Entwicklungskosten - Ineffizienzen in der Produktion aufgrund des Anlaufs des eActros 600 und Actros L - Entfall positiver Effekte aus Garantie und Kulanz im Vorjahresquartal 	<ul style="list-style-type: none"> + Deutlich höheres Absatzvolumen + Verbesserte Preisdurchsetzung + Geringere allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten + Geringere qualitätsbezogene Kosten - Negative Effekte aus der Wechselkursentwicklung - Negative Effekte aus dem Länder- und Produktmix 	<ul style="list-style-type: none"> + Höheres Absatzvolumen + Positive Effekte aus der Absatzstruktur + Verbesserte Preisdurchsetzung + Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung - Höhere Material- und Herstellungskosten 	<ul style="list-style-type: none"> + Höherer operativer Ergebnisanteil aus Finanzierung und Leasinggeschäft aufgrund erhöhter Portfoliomarge - Höhere Kreditvorsorge in Amerika vor allem aufgrund der Rezession im Transportsektor sowie makroökonomischer Unsicherheiten - Negative Effekte aus der Wechselkursentwicklung
Bereinigungen	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwendungen im Zusammenhang mit der nicht zahlungswirksamen Ausbuchung zuvor aktivierter Entwicklungskosten i.H.v. 148 Mio. € (Q2 2024: 0 Mio. €) (Sonstige) • Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 5 Mio. € (Q2 2024: 1 Mio. €) (M&A-Sachverhalte) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwendungen im Zusammenhang mit „Cost Down Europe“ i.H.v. 339 Mio. € (Q2 2024: 0 Mio. €) sowie für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 0 Mio. € (Q2 2024: 2 Mio. €) (Restrukturierungsmaßnahmen) • Aufwendungen im Zusammenhang mit der nicht zahlungswirksamen Ausbuchung zuvor aktivierter Entwicklungskosten i.H.v. 70 Mio. € (Q2 2024: 0 Mio. €) (Sonstige) • Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 30 Mio. € (Q2 2024: 53 Mio. €) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem China-Geschäft i.H.v. 1 Mio. € (Q2 2024: 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalte) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 3 Mio. € (Q2 2024: 1 Mio. €) (M&A-Sachverhalte) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 2 Mio. € (Q2 2024: 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalte) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Transformations- und Restrukturierungsprogramm in Nordamerika i.H.v. 3 Mio. € (Q2 2024: 0 Mio. €) (Restrukturierungsmaßnahmen) • Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 1 Mio. € (Q2 2024: 2 Mio. €) (M&A-Sachverhalte)



Das EBIT der **Überleitung** betrug -78 Mio. € (Q2 2024: -80 Mio. €). Die Bereinigungen i.H.v. 23 Mio. € (Q2 2024: 35 Mio. €) umfassten im zweiten 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 für das zweite Quartal 2025 ist in Tabelle [7 A.05](#) enthalten.

A.05**Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT zweites Quartal¹**

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks ³	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck-Konzern
in Millionen €							
Q2 2025							
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	504	-158	61	145	20	-78	494
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	339	-	-	3	-	342
M&A-Sachverhalte	5	31	3	2	1	23	64
Sonstige	148	70	-	-	-	-	218
Bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	657	283	64	147	23	-55	1.118
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	9,9	-3,3	5,2	9,9	-	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)²	12,9	5,9	5,4	10,0	-	-	-
Q2 2024							
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	875	98	56	116	10	-80	1.076
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	2	-	-	-	-	2
M&A-Sachverhalte	1	53	0	0	2	35	91
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	875	153	56	116	12	-45	1.168
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	14,6	2,0	4,9	9,2	-	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)²	14,6	3,1	4,9	9,2	-	-	-

1 Die jeweiligen Inhalte der EBIT-Bereinigungen je Segment und Kategorie sind im Text dieses Kapitels angeführt.

2 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.

3 Das Segmentergebnis wurde wesentlich beeinflusst durch einen Sondereffekt i.H.v. -120 Mio. € aus der vollständigen Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) im zweiten Quartal 2024.



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

Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im ersten Halbjahr 2025 mit 23,2 Mrd. € (Q1-2 2024: 24,8 Mrd. €) um 6 % unter dem Niveau des Vorjahreswerts. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzrückgang 5 %. Die Entwicklung resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Absatz im Industriegeschäft. Gegenläufig wirkte eine verbesserte Preisdurchsetzung.

Die **Umsatzkosten** lagen mit 18,6 Mrd. € leicht unter dem Vorjahresniveau (Q1-2 2024: 19,6 Mrd. €). Die Entwicklung wurde im Wesentlichen durch das geringere Absatzvolumen im Industriegeschäft beeinflusst.

Eine leichte Reduzierung der **Vertriebskosten** auf 1.203 Mio. € (Q1-2 2024: 1.344 Mio. €) ergab sich insbesondere im Zusammenhang mit dem leicht verringerten Absatz im Industriegeschäft.

Die **allgemeinen Verwaltungskosten** erhöhten sich auf 987 Mio. € (Q1-2 2024: 921 Mio. €) im Wesentlichen aufgrund der Zuführung zu Rückstellungen im Rahmen des Restrukturierungs- und Effizienzprogramms „Cost Down Europe“.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** erhöhten sich deutlich auf 1.205 Mio. € (Q1-2 2024: 802 Mio. €). Diese Entwicklung ist insbesondere auf einen Sondereffekt i.H.v. 218 Mio. € zurückzuführen, der aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, resultierte. Zusätzlich führte eine geringere Aktivierungsquote im Vergleich zur Vorjahresperiode zu einem Anstieg.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** betrug im ersten Halbjahr 2025 258 Mio. € (Q1-2 2024: 184 Mio. €).

Das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** lag im ersten Halbjahr 2025 mit -67 Mio. € (Q1-2 2024: -228 Mio. €) deutlich über dem Vorjahreswert. Wesentlich für diese Entwicklung war ein Sondereffekt i.H.v. -120 Mio. € im zweiten Quartal des Vorjahres aus der vollständigen Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA).

Das **EBIT** belief sich im ersten Halbjahr 2025 auf 1.399 Mio. € (Q1-2 2024: 2.061 Mio. €) und lag somit deutlich unter dem Vorjahreswert.

Im ersten Halbjahr 2025 wurde unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 443 Mio. € (Q1-2 2024: Aufwand von 642 Mio. €) ausgewiesen. Die Steuerquote lag mit 30,8 % (Q1-2 2024: 29,4 %) leicht über dem Vorjahreswert.

Das **Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten nach Steuern** belief sich im ersten Halbjahr 2025 auf 994 Mio. € (Q1-2 2024: 1.538 Mio. €) und das **Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern** betrug 114 Mio. € (Q1-2 2024: 97 Mio. €).

Das **Konzernergebnis** lag mit 1.108 Mio. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahres von 1.636 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Ergebnis von 61 Mio. € (Q1-2 2024: 93 Mio. €).

Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 1.047 Mio. € (Q1-2 2024: 1.543 Mio. €). Dabei entfielen 947 Mio. € (Q1-2 2024: 1.460 Mio. €) auf **fortgeführte** und 100 Mio. € (Q1-2 2024: 83 Mio. €) auf **aufgegebene Aktivitäten**.

Das **Ergebnis je Aktie** betrug 1,35 € (Q1-2 2024: 1,92 €), davon 1,22 € (Q1-2 2024: 1,81 €) aus **fortgeführten** und 0,13 € (Q1-2 2024: 0,10 €) aus **aufgegebenen Aktivitäten**.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 773 Mio. (Q1-2 2024: 803 Mio.) Stück zugrunde gelegt.

Tabelle [7 A.06](#) zeigt die verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Financial Services für das erste Halbjahr 2025.

Tabelle [7 A.07](#) zeigt die Überleitung des EBIT des Daimler Truck-Konzerns aus fortgeführten Aktivitäten auf die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten im ersten Halbjahr 2025. Darüber hinaus wird die Summe dieser Aktivitäten als Grundlage für die Segmentberichterstattung in das Industriegeschäft und Financial Services unterteilt.

Tabelle [7 A.08](#) zeigt die Zusammensetzung des EBIT im Industriegeschäft auf Segmentebene für das erste Halbjahr 2025.



A.06

Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erstes Halbjahr

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024
in Millionen €						
Umsatzerlöse	23.182	24.790	21.438	23.180	1.744	1.610
Umsatzkosten	-18.575	-19.620	-17.066	-18.245	-1.510	-1.375
Bruttoergebnis vom Umsatz	4.607	5.170	4.372	4.935	234	235
Vertriebskosten	-1.203	-1.344	-1.136	-1.275	-68	-69
Allgemeine Verwaltungskosten	-987	-921	-875	-819	-112	-102
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.205	-802	-1.205	-802	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	258	184	242	186	15	-2
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-67	-228	-69	-228	2	-
Übriges Finanzergebnis	-2	2	-	4	-2	-2
EBIT	1.399	2.061	1.329	2.000	70	61
Zinsergebnis	38	119	39	120	-1	0
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern	1.437	2.180	1.368	2.120	69	60
Ertragsteuern	-443	-642	-424	-621	-20	-20
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern	994	1.538	944	1.498	50	40
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	114	97	114	97	-	-
Konzernergebnis	1.108	1.636	1.059	1.596	50	40
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	61	93				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	1.047	1.543				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	947	1.460				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	100	83				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG						
Unverwässert und verwässert	1,35	1,92				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	1,22	1,81				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	0,13	0,10				



A.07

EBIT Daimler-Truck Konzern erstes Halbjahr¹

	Fortgeführte Aktivitäten		Aufgegebene Aktivitäten		Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten		davon Industriegeschäft ²		davon Financial Services ²	
	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024
in Millionen €										
Umsatzerlöse	23.182	24.790	1.887	1.797	25.069	26.587	23.325	24.977	1.744	1.610
Umsatzkosten	-18.575	-19.620	-1.397	-1.310	-19.972	-20.931	-18.463	-19.556	-1.510	-1.375
Bruttoergebnis vom Umsatz	4.607	5.170	489	486	5.096	5.656	4.862	5.421	234	235
Vertriebskosten	-1.203	-1.344	-216	-223	-1.419	-1.567	-1.351	-1.498	-68	-69
Allgemeine Verwaltungskosten	-987	-921	-31	-55	-1.018	-977	-906	-874	-112	-102
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.205	-802	-46	-46	-1.251	-848	-1.251	-848	-	-
Übrige Erträge/Aufwendungen	188	-41	-22	-17	166	-58	151	-55	15	-3
EBIT	1.399	2.061	175	146	1.574	2.207	1.504	2.146	70	61

1 Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden auch die Werte der Vergleichsperiode angepasst. Weitere Informationen sind in [Anmerkung 1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss](#) dargestellt.

2 Zur Erhöhung der Transparenz werden Erträge aus weiterverrechneten Kosten zwischen den Segmenten nicht mehr brutto ausgewiesen. Stattdessen erfolgt eine Saldierung mit den zugehörigen Funktionskosten innerhalb des jeweiligen Segments - ohne Auswirkung auf das EBIT. Auf Konzernebene bleibt die neue Vorgehensweise ohne Einfluss. Die Vorperiodenwerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

A.08

EBIT des Industriegeschäfts erstes Halbjahr^{1,2}

	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz Trucks ⁴		Trucks Asia		Daimler Buses		Überleitung	
	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024
in Millionen €												
Umsatzerlöse	23.325	24.977	10.492	11.802	9.235	10.132	2.377	2.329	2.802	2.430	-1.581	-1.716
Umsatzkosten	-18.463	-19.556	-8.344	-9.467	-7.566	-7.952	-1.910	-1.839	-2.223	-1.946	1.579	1.648
Bruttoergebnis vom Umsatz	4.862	5.421	2.148	2.335	1.669	2.179	468	490	579	485	-2	-68
Vertriebskosten	-1.351	-1.498	-196	-226	-822	-941	-227	-234	-143	-136	37	39
Allgemeine Verwaltungskosten	-906	-874	-246	-227	-420	-376	-88	-102	-99	-108	-54	-62
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.251	-848	-465	-328	-501	-332	-60	-58	-97	-91	-129	-38
Übrige Erträge/Aufwendungen	151	-55	35	45	119	-54	31	16	30	25	-64	-86
EBIT	1.504	2.146	1.276	1.599	45	477	124	111	271	175	-213	-216
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ³	175	146	-	-	-	-	162	161	-	-	13	-15

1 Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden auch die Werte der Vergleichsperiode angepasst. Weitere Informationen sind in [Anmerkung 1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss](#) dargestellt.

2 Zur Erhöhung der Transparenz werden Erträge aus weiterverrechneten Kosten zwischen den Segmenten nicht mehr brutto ausgewiesen. Stattdessen erfolgt eine Saldierung mit den zugehörigen Funktionskosten innerhalb des jeweiligen Segments - ohne Auswirkung auf das EBIT. Auf Konzernebene bleibt die neue Vorgehensweise ohne Einfluss. Die Vorperiodenwerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

3 Das EBIT des Segments Trucks Asia entspricht nicht dem EBIT aus aufgegebenen Aktivitäten, da Allokationen außerhalb von Mitsubishi Fuso und deren vollkonsolidierten Tochtergesellschaften erfolgen (z.B. Allokationen im Zusammenhang mit Konzernfunktionen).

4 Das Segmentergebnis wurde wesentlich beeinflusst durch einen Sondereffekt i.H.v. -120 Mio. € aus der vollständigen Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) im zweiten Quartal 2024.

**EBIT der Segmente im ersten Halbjahr 2025**

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

Segment	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services
Wesentliche Einflussfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> + Verbesserte Preisdurchsetzung + Positive Effekte aus dem Kundenmix - Deutlich geringeres Absatzvolumen - Aufwendungen im Zusammenhang mit der nicht zahlungswirksamen Ausbuchung zuvor aktivierter Entwicklungskosten - Höhere Material- und Herstellungskosten durch die Einführung neuer Zölle sowie durch Lohnvereinbarungen im Vorjahr 	<ul style="list-style-type: none"> + Entfall des Sondereffekts aus der Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von BFDA im Vorjahr + Positive Effekte aus dem Aftersalesgeschäft - Aufwendungen im Rahmen des Programms „Cost Down Europe“ - Deutlich geringeres Absatzvolumen - Aufwendungen im Zusammenhang mit der nicht zahlungswirksamen Ausbuchung zuvor aktivierter Entwicklungskosten - Ineffizienzen in der Produktion aufgrund des Anlaufs des eActros 600 und Actros L 	<ul style="list-style-type: none"> + Deutlich höheres Absatzvolumen + Verbesserte Preisdurchsetzung + Geringere allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten - Negative Effekte aus der Wechselkursentwicklung - Negative Effekte aus dem Länder- und Produktmix 	<ul style="list-style-type: none"> + Deutlich höheres Absatzvolumen + Positive Effekte aus der Absatzstruktur + Verbesserte Preisdurchsetzung + Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung - Höhere Material- und Herstellungskosten 	<ul style="list-style-type: none"> + Höherer operativer Ergebnisanteil aus Finanzierung und Leasinggeschäft aufgrund erhöhter Portfoliomarge - Höhere Kreditvorsorge in Amerika vor allem aufgrund der Rezession im Transportsektor sowie makroökonomischer Unsicherheiten - Negative Effekte aus der Wechselkursentwicklung
Bereinigungen	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwendungen im Zusammenhang mit der nicht zahlungswirksamen Ausbuchung zuvor aktivierter Entwicklungskosten i.H.v. 148 Mio. € (Q1-2 2024: 0 Mio. €) (Sonstige) • Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 10 Mio. € (Q1-2 2024: 1 Mio. €) (M&A-Sachverhalte) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwendungen im Zusammenhang mit „Cost Down Europe“ i.H.v. 339 Mio. € (Q1-2 2024: 0 Mio. €) sowie für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 0 Mio. € (Q1-2 2024: 2 Mio. €) (Restrukturierungsmaßnahmen) • Aufwendungen im Zusammenhang mit der nicht zahlungswirksamen Ausbuchung zuvor aktivierter Entwicklungskosten i.H.v. 70 Mio. € (Q1-2 2024: 0 Mio. €) (Sonstige) • Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 54 Mio. € (Q1-2 2024: 92 Mio. €) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem China-Geschäft i.H.v. 12 Mio. € (Q1-2 2024: 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalte) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 3 Mio. € (Q1-2 2024: 1 Mio. €) (M&A-Sachverhalte) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 2 Mio. € (Q1-2 2024: 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalte) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Transformations- und Restrukturierungsprogramm in Nordamerika i.H.v. 6 Mio. € (Q1-2 2024: 0 Mio. €) (Restrukturierungsmaßnahmen) • Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 2 Mio. € (Q1-2 2024: 2 Mio. €) (M&A-Sachverhalte)



Das EBIT der **Überleitung** betrug -213 Mio. € (Q1-2 2024: -216 Mio. €). Die Bereinigungen i.H.v. 60 Mio. € (Q1-2 2024: 75 Mio. €) umfassten im ersten Halbjahr 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 für das erste Halbjahr 2025 ist in Tabelle [A.09](#) enthalten.

A.09**Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT erstes Halbjahr¹**

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks ³	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck-Konzern
in Millionen €							
Q1-2 2025							
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	1.276	45	124	271	70	-213	1.574
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	339	-	-	6	-	346
M&A-Sachverhalte	10	67	3	2	2	60	144
Sonstige	148	70	-	-	-	-	218
Bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	1.434	521	128	273	79	-152	2.282
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	12,2	0,5	5,2	9,7	4,7	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)²	13,7	5,6	5,4	9,7	5,2	-	-
Q1-2 2024							
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	1.599	477	111	175	61	-216	2.207
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	2	-	-	-	-	2
M&A-Sachverhalte	1	92	0	0	2	75	169
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	1.600	570	111	175	63	-141	2.378
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	13,6	4,7	4,8	7,2	4,7	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)²	13,6	5,6	4,8	7,2	4,9	-	-

1 Die jeweiligen Inhalte der EBIT-Bereinigungen je Segment und Kategorie sind im Text dieses Kapitels angeführt.

2 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.

3 Das Segmentergebnis wurde wesentlich beeinflusst durch einen Sondereffekt i.H.v. -120 Mio. € aus der vollständigen Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) im zweiten Quartal 2024.

**Kapitalrendite des Industriegeschäfts im ersten Halbjahr 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 betrug im ersten Halbjahr 2025 28,6 % (Q1-2 2024: 39,0 %). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren EBIT, leicht gegenläufig wirkte der Rückgang des durchschnittlichen operativen Nettovermögens.

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

A.10**Kapitalrendite des Industriegeschäfts erstes Halbjahr**

	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Veränd. in %
in Millionen €			
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	1.504	2.146	-30
Immaterielle Vermögenswerte	2.944	3.007	-2
Sachanlagen	7.943	7.769	+2
Vorräte	9.355	10.169	-8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.878	3.928	-1
Übrige Vermögenswerte	4.774	5.668	-16
Operative Vermögenswerte^{1,2}	28.894	30.541	-5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.718	5.170	-9
Übrige Verbindlichkeiten	13.508	13.995	-3
Operative Schulden^{1,2}	18.226	19.165	-5
Operatives Nettovermögen^{1,2}	10.668	11.376	-6
Durchschnittliches operatives Nettovermögen	10.502	10.996	-4
Kapitalrendite (in %)	28,6	39,0	-

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

2 Inklusive zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden.



Finanzlage

Aus dem **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** [↗ A.11](#) ergab sich im ersten Halbjahr 2025 ein Mittelzufluss von 1,3 Mrd. € (Q1-2 2024: Mittelabfluss von 0,3 Mrd. €). Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag unter Vorjahresniveau. Die Entwicklung resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Absatz im Industriegeschäft. Gegenläufig wirkte eine verbesserte Preisdurchsetzung.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit war durch die Entwicklung im Working Capital im ersten Halbjahr 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 teilweise kompensiert.

Darüber hinaus führte der Rückgang der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, hauptsächlich bedingt durch die erwartete Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung, 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 Verringerung von Pensionsrückstellungen, Vertragsverbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen sowie der Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [↗ A.11](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 0,3 Mrd. € (Q1-2 2024: 0,7 Mrd. €). Die Veränderung im ersten Halbjahr 2025 resultierte im Wesentlichen aus Zugängen zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus dem Verkauf von Geldmarktfonds.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** [↗ A.11](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 0,1 Mrd. € (Q1-2 2024: Mittelzufluss von 1,7 Mrd. €). Die Mittelabflüsse resultierten im Wesentlichen aus Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, des Aktienrückkaufprogramms i.H.v. 0,5 Mrd. € und den Rückzahlungen von Anleihen und externen Finanzierungsverbindlichkeiten.

Andererseits resultierten Mittelzuflüsse im ersten Halbjahr 2025 aus der Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten i.H.v. 4,0 Mrd. € und aus der Ausgabe von Asset-Backed-Securities (ABS) i.H.v. 0,6 Mrd. €. Die Fremdfinanzierung erfolgte im Wesentlichen durch Emission von Anleihen in den USA und Niederlanden.

A.11

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung¹

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	6.553	7.067	6.363	6.722	189	345
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	1.607	2.320	1.368	2.260	69	60
Abschreibungen/Wertminderungen	569	560	558	550	11	10
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	225	286	227	258	-2	27
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden						
Vorräte	-894	-1.175	-941	-1.201	47	26
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-155	814	-274	994	120	-180
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	457	250	451	236	6	14
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	348	-1.667	-12	23	359	-1.691
Vermietete Fahrzeuge	148	72	201	361	-53	-288
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-473	-864	-320	-1.014	18	149
Gezahlte Ertragsteuern	-569	-868	-515	-847	-54	-21
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	1.263	-272	743	1.621	520	-1.893
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-553	-700	-545	-687	-9	-14
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	-98	-62	-98	-62	-	-
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	204	85	206	88	-3	-2
Sonstige Ein- und Auszahlungen	170	-43	167	-44	3	1
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-278	-720	-269	-705	-9	-15
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	2.023	3.606	1.334	3.412	689	194
Erwerb eigener Aktien	-532	-241	-532	-241	-	-
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	-1.462	-1.528	-1.462	-1.528	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-138	-128	-138	-128	-	-
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	1.129	-1.685	-1.129	1.685
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-110	1.710	330	-169	-440	1.879
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-489	51	-477	54	-12	-3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	6.939	7.834	6.690	7.523	249	312

¹ In der Konzern-Kapitalflussrechnung werden die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt. Die Cash Flows der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten sind in Anmerkung 2 des Konzernanhangs ersichtlich. Eine Überleitung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten ist ebenfalls in Anmerkung 2 des Konzernanhangs enthalten.

**Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

Der wesentliche Indikator für die Finanzkraft des Daimler Truck-Konzerns ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ A.12](#). 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 Halbjahr 2025 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 0,1 Mrd. € (Q1-2 2024: Mittelzufluss 0,9 Mrd. €). Der Rückgang im ersten Halbjahr 2025 gegenüber dem Vorjahreszeitraum wurde durch folgende Faktoren beeinflusst:

- + Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aufgrund der Terminierung der Produktionsvolumina
- + Geringerer saisonaler Anstieg der Bestände im Vergleich zum Vorjahreszeitraum aufgrund veränderter Marktbedingungen
- + Geringere Investitionsauszahlungen im Berichtszeitraum aufgrund einer geänderten Priorisierung
- + Geringere Steuerzahlungen
- Geringeres Ergebnis aufgrund eines geringeren Absatzvolumens
- Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Berichtshalbjahr gegenüber dem starken Rückgang im Vorjahreszeitraum aufgrund des Zeitpunkts der Kundenzahlungen

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir einen **bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ A.12](#). Zum größten Teil resultieren die Bereinigungen aus M&A-Sachverhalten, die sich gegenüber dem ersten Halbjahr 2024 verringert haben, sowie aus Restrukturierungsmaßnahmen und rechtlichen Verfahren. Der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts wies einen Zahlungsmittelzufluss von 0,2 Mrd. € (Q1-2 2024: Mittelzufluss 1,1 Mrd. €) aus.

A.12**Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Veränd.
in Millionen €			
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	743	1.621	-878
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-269	-705	+436
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	-206	-88	-119
Nutzungsrechte	-93	-42	-51
Übrige Anpassungen	-122	141	-264
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	53	928	-876
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	15	-	+15
Restrukturierungsmaßnahmen	25	7	+17
M&A-Sachverhalte	146	172	-26
Sonstige	-	-	-
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	238	1.108	-869

A.13**Überleitung CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

	Q2 2025	Q2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024
in Millionen €				
CFBIT des Industriegeschäfts	344	274	612	1.696
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-345	-612	-515	-847
Gezahlte/erhaltene Zinsen	72	45	128	156
Übrige Überleitungsposten	-50	8	-172	-76
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	20	-285	53	928

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.13](#) wird die Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts dargestellt.



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.14](#) zeigt die Zusammensetzung des CFBIT für das Industriegeschäft. In der Tabelle [↗ A.15](#) wird für das Industriegeschäft die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt.

Im ersten Halbjahr 2025 wurde für das Industriegeschäft des Daimler Truck-Konzerns eine bereinigte Cash Conversion Rate von 0,4 erreicht. Diese liegt damit unter dem Vorjahreswert, der sich auf 0,8 belief.

A.14**CFBIT des Industriegeschäfts**

	Q2 2025	Q2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024
in Millionen €				
EBIT	475	1.065	1.504	2.146
Veränderung im Working Capital	-460	-229	-764	29
Nettofinanzinvestitionen	-35	-10	-98	-62
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-262	-392	-579	-673
Abschreibungen/Wertminderungen	270	275	558	550
Übrige	357	-434	-9	-295
CFBIT	344	274	612	1.696

A.15**Überleitung zum bereinigten CFBIT des Industriegeschäfts**

	Q2 2025	Q2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024
in Millionen €				
CFBIT	344	274	612	1.696
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-7	-	15	-
Restrukturierungsmaßnahmen	5	4	25	7
M&A-Sachverhalte	78	97	146	172
Sonstige	-	-	-	-
Bereinigter CFBIT	419	375	797	1.875
Bereinigtes EBIT	1.095	1.156	2.203	2.315
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	0,4	0,3	0,4	0,8

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



Die in der Tabelle [7 A. 16](#) dargestellte **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** verringerte sich im ersten Halbjahr 2025 um 2,6 Mrd. € auf 5,9 Mrd. €. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die im zweiten Quartal gezahlte Dividende an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, die Auszahlungen im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms i.H.v. 0,5 Mrd. € und negative Währungseffekte i.H.v. 0,5 Mrd. € zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der positive Free Cash Flow des Industriegeschäfts i.H.v. 0,1 Mrd. €.

Die stabile Brutto-Liquidität und der Anstieg der Finanzierungsverbindlichkeiten des Industriegeschäfts resultiert im Wesentlichen aus Anleiheemissionen in den USA und in den Niederlanden.

A. 16**Netto-Liquidität des Industriegeschäfts**

	30. Jun. 2025	31. Dez. 2024	Veränd.
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.690	6.363	+327
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.880	2.235	-355
Brutto-Liquidität	8.570	8.598	-29
Finanzierungsforderungen/-verbindlichkeiten	-2.576	271	-2.847
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-68	-311	+244
Finanzierungsforderungen/-verbindlichkeiten (nominal)	-2.644	-41	-2.603
Netto-Liquidität	5.926	8.558	-2.632

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende **Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns** [7 A. 17](#) lag mit 20,3 Mrd. € auf Vorjahresniveau.

A. 17**Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns**

	30. Jun. 2025	31. Dez. 2024	Veränd.
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.939	6.553	+386
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.923	2.276	-353
Brutto-Liquidität	8.862	8.829	+33
Finanzierungsverbindlichkeiten	-29.107	-28.666	-441
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-68	-312	+244
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-29.175	-28.977	-197
Netto-Verschuldung	-20.313	-20.149	-164

Refinanzierung

Der Daimler Truck-Konzern hat im ersten Halbjahr 2025 erfolgreich an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **Anleihen** mit einem Gegenwert i.H.v. 4,0 Mrd. € begeben. Die im zweiten Quartal 2025 emittierten Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) sind in Tabelle [7 A. 18](#) dargestellt.

A. 18**Benchmarkemissionen**

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Truck International Finance B.V.	350 Mio. EUR	05.2025	05.2027
Daimler Truck International Finance B.V.	650 Mio. EUR	05.2025	11.2029

Darüber hinaus wurden im zweiten Quartal des Jahres in den USA erfolgreich **Asset-Backed-Securities** (ABS) mit einem Gesamtvolumen von 0,7 Mrd. US-Dollar (0,6 Mrd. €) emittiert.



Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** reduzierte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2024 von 73,9 Mrd. € auf 71,4 Mrd. €. Im Rückgang sind 4,3 Mrd. € negative Wechselkurseffekte enthalten. Währungsbereinigt war ein Anstieg von 1,9 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 30,9 Mrd. € aller Vermögenswerte auf Financial Services (31. Dezember 2024: 33,5 Mrd. €). Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 56,0 % auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2023: 52,1 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 30,4 % ebenfalls auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 32,0 %).

Tabelle [7 A.19](#) zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler Truck-Konzerns, des Industriegeschäfts sowie von Financial Services.

A.19

Verkürzte Konzernbilanz

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	30. Jun. 2025	31. Dez. 2024	30. Jun. 2025	31. Dez. 2024	30. Jun. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €						
Vermögenswerte						
Immaterielle Vermögenswerte	2.688	3.209	2.634	3.156	54	53
Sachanlagen	6.672	8.413	6.619	8.356	53	57
Vermietete Gegenstände	4.003	4.381	2.829	3.103	1.174	1.278
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26.523	28.893	-9	-8	26.532	28.900
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	752	812	750	811	3	1
Vorräte	8.435	9.012	8.369	8.899	65	113
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.765	4.325	3.328	3.770	437	555
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.784	6.553	6.535	6.363	249	190
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.923	2.276	1.880	2.235	43	41
davon kurzfristig	1.814	2.185	1.814	2.185	-	-
davon langfristig	109	91	66	50	43	41
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.937	1.420	798	261	1.139	1.159
Sonstige Vermögenswerte	4.461	4.560	3.283	3.363	1.178	1.197
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3.487	-	3.487	-	-	-
Bilanzsumme	71.429	73.854	40.501	40.310	30.928	33.543
Eigenkapital und Schulden						
Eigenkapital	21.086	22.850	18.162	19.823	2.924	3.027
Rückstellungen	5.965	6.667	5.813	6.507	152	160
Finanzierungsverbindlichkeiten	28.670	28.666	2.139	-271	26.531	28.937
davon kurzfristig	8.383	10.293	-5.860	-5.708	14.243	16.001
davon langfristig	20.287	18.373	8.000	5.437	12.288	12.936
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.231	4.629	4.131	4.529	100	99
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.242	4.405	3.437	3.570	806	835
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.784	4.326	3.783	4.324	1	2
Sonstige Schulden	2.045	2.310	1.632	1.827	413	483
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	1.405	-	1.405	-	-	-
Bilanzsumme	71.429	73.854	40.501	40.310	30.928	33.543



Die Effekte auf die Bilanzpositionen infolge der Umgliederungen in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden sind in [7 A.20](#) bzw. der [Anmerkung 2. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden](#) dargestellt.

A.20

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

30. Juni 2025
Zur Veräußerung
gehalten

in Millionen €

Immaterielle Vermögenswerte	310
Sachanlagen	1.324
Vermietete Gegenstände	140
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	121
Vorräte	986
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	550
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	151
Übrige finanzielle Vermögenswerte	-168
Übrige Vermögenswerte	73
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3.487
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	24
Rückstellung für sonstige Risiken	221
Finanzierungsverbindlichkeiten	437
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	587
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-14
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	70
Übrige Schulden	80
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	1.405

Darüber hinaus haben sich in den Bilanzpositionen folgende Veränderungen ergeben.

In den Vermögenswerten war ein Anstieg der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie Vorräte zu verzeichnen. Gegenläufig wirkte der Rückgang der Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

Die **immateriellen Vermögenswerte** lagen leicht unter Vorjahresniveau. Die im ersten Halbjahr 2025 aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 166 Mio. € (Q1-2 2024: 244 Mio. €) und entsprachen einem Anteil von 12,1 % (Q1-2 2024: 23,4 %) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns. Die aktivierten Entwicklungskosten resultieren im Wesentlichen aus mehreren Produkt- und Technologieprojekten im Bereich des lokal CO₂e-freien Transports. Im zweiten Quartal 2025 wurden aktivierte Entwicklungskosten i.H.v. 218 Mio. € infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, nicht zahlungswirksam ausgebucht.

Die **Sachanlagen** (einschließlich Nutzungsrechte) lagen leicht unter dem Vorjahresniveau. Dabei reduzierten sich die Sachinvestitionen im ersten Halbjahr 2025 leicht auf 351 Mio. € (Q1-2 2024: 432 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 Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios und der Werke investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen im ersten Halbjahr 2025 Sachinvestitionen von 156 Mio. € (Q1-2 2024: 224 Mio. €).

Die **vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** verringerten sich insbesondere bedingt durch negative Währungseffekte sowie der erwarteten Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung in Nordamerika. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 42,7 % auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 45,1 %).

Der Anstieg der **Vorräte** ist im Wesentlichen auf den saisonal bedingten Anstieg der Bestände an unfertigen und fertigen Erzeugnissen zurückzuführen.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** lagen über dem Niveau des Vorjahres. Der Anstieg im ersten Halbjahr 2025 war im Wesentlichen auf die Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten und positiven Mittelzuflüssen aus der Geschäftstätigkeit zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die Effekte aus der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG, Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit sowie das Aktienrückkaufprogramm.

Beim Eigenkapital und den Schulden waren vor allem ein Rückgang des Eigenkapitals und bei den Rückstellungen zu verzeichnen.

Das **Eigenkapital** des Konzerns lag mit 21,1 Mrd. € leicht unter dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 22,9 Mrd. €). Der größte Effekt resultierte aus der Dividendenausschüttung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, der Währungsumrechnung i.H.v. 1,1 Mrd. € und dem Erwerb eigener Aktien i.H.v. 0,5 Mrd. €. Gegenläufig wirkte das positive Konzernergebnis von 1,0 Mrd. €.

Bei der Bilanzsumme war ein Rückgang um 3 % zu verzeichnen. Ebenso sank das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 8 %. Die **Eigenkapitalquote** des Konzerns lag mit 29,5 % auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 30,9 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 44,8 % (31. Dezember 2024: 49,2 %).

Die **Rückstellungen** lagen unter dem Vorjahreswert. Im zweiten Quartal 2025 resultierte die Erhöhung der Personalarückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen aus dem Programm „Cost Down Europe“. Dieser Anstieg wurde durch die Inanspruchnahme der Rückstellungen für langfristige variable Vergütungen, Tantiemen und Ergebnisboni sowie positive Währungseffekte weitgehend kompensiert.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen auf Vorjahresniveau. Im ersten Halbjahr 2025 wurden Anleihen i.H.v. 4,0 Mrd. € an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie Asset-Backed-Securities (ABS) mit einem Gesamtvolumen von umgerechnet 0,6 Mrd. € emittiert. Gegenläufig wirkte die Rückzahlung von Anleihen i.H.v. 2,4 Mrd. € und positive Währungseffekte.



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, obwohl die Eintrittswahrscheinlichkeit von mittel auf niedrig gesunken ist.

Obwohl die allgemeinen Marktrisiken weiterhin hoch sind, ist im Vergleich zum Jahresende 2024 eine Verringerung der geschätzten Auswirkungen zu beobachten. Ihre Eintrittswahrscheinlichkeit ist von gering auf mittel gestiegen.

Die finanzwirtschaftlichen Risiken sind entsprechend den allgemeinen Trends an den Finanzmärkten von hoch auf mittel gesunken.

Der Abschluss der Transaktion zur Integration von Mitsubishi Fuso und Hino sowie die Aufnahme der Geschäftstätigkeit der neuen börsennotierten Holdinggesellschaft wird für April 2026 angestrebt. Risiken können sich ergeben beispielsweise aus der Nichterteilung von Genehmigungen von Behörden und sonstigen Dritten sowie generell aus einer nicht vollständigen Umsetzung und

Implementierung der vertraglichen Vereinbarungen. Diesen Risiken wird jedoch durch laufende Maßnahmen zur Risikoreduzierung entgegengewirkt.

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. Infolge dieser Maßnahmen wurde im zweiten Quartal 2025 eine Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen i.H.v. 339 Mio. € gebildet. Die verbleibenden Personalrisiken verringerten sich damit im Vergleich zum Jahresende 2024 von hoch auf niedrig, während die Eintrittswahrscheinlichkeit von hoch auf mittel gesunken ist.

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.

Der Abschluss der Transaktion zur Integration von Mitsubishi Fuso und Hino sowie die Aufnahme der Geschäftstätigkeit der neuen börsennotierten Holdinggesellschaft wird für April 2026 angestrebt. Daher beinhalten die Prognosekennzahlen – analog zu den bisherigen Prognosen für das Geschäftsjahr 2025 – auch die Geschäfte von Mitsubishi Fuso und umfassen somit die fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in Summe. Die Effekte aus der Einstellung der planmäßigen Abschreibungen sowie die erwarteten Transaktionskosten wirken sich nicht auf die Prognosekennzahlen aus, da sie in der Überleitung ausgewiesen und als Bereinigungen im EBIT berücksichtigt werden.

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 wurde im zweiten Quartal 2025 eine Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen i.H.v. 339 Mio. € gebildet. Der resultierende Aufwand wurde 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 weiterhin 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, wobei Handelsabkommen mit den USA die Effekte abmildern könnten. Die im Berichtsjahr 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 bis zu 2,5 % zulegen.

Die Wirtschaftsleistung der Eurozone dürfte in 2025 um 1,0 % wachsen. 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 Zinssenkungen der Fed entgegenstehen und den Konsum deutlich bremsen könnte. Insgesamt erwarten wir für 2025 eine durchschnittliche Inflationsrate von bis zu 3,0 % sowie ein Wachstum der US-Wirtschaft von um die 1,5 %.

Prognosekennzahlen

Die nachfolgende Tabelle [↗ A.2.1](#) zeigt unsere berichteten Prognosekennzahlen im Geschäftsjahr 2024 sowie die Prognose für das Geschäftsjahr 2025. Die dargestellten Werte umfassen die fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in Summe.

**A.21****Prognosekennzahlen von Daimler Truck**

	2024	2025	Q1 2025	Q2 2025	
	Berichtet	Prognose im zusammengefassten Lagebericht 2024	Aktualisierte Prognose für das Jahr 2025	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	250 bis 280	• Aufgrund der anhaltenden Unsicherheiten in Nordamerika
EU30 – in Tsd. Einheiten –	315	270 bis 310	-	-	
Konzern¹					
Bereinigtes EBIT	4,7 Mrd. €	Anstieg zwischen 5 % und 15 %	Rückgang/Anstieg zwischen -5 % und +5 %	3,6 bis 4,1 Mrd. €	• Als Folge des Absatzrückgangs in Nordamerika
Industriegeschäft¹					
Absatz ² – in Tsd. Einheiten –	460	460 bis 480	430 bis 460	410 bis 440	• Geringeres Absatzvolumen in Nordamerika
Umsatz	50,7 Mrd. €	52 bis 54 Mrd. €	48 bis 51 Mrd. €	44 bis 47 Mrd. €	• Analog der Erläuterung zum Absatzrückgang
Bereinigte Umsatzrendite	8,9 %	8 % bis 10 %	-	7 % bis 9 %	• Analog der Erläuterung zum Absatzrückgang
Free Cash Flow	3,2 Mrd. €	Rückgang zwischen 10 % und 25 %	-	1,5 bis 2,0 Mrd. €	• Analog der Erläuterung zum Absatzrückgang
Trucks North America					
Absatz – in Tsd. Einheiten –	191	180 bis 200	155 bis 175	135 bis 155	• Als Folge des Marktrückgangs in Nordamerika
Bereinigte Umsatzrendite	12,9 %	11 % bis 13 %	-	10 % bis 12 %	• Aufgrund des Absatzrückgangs in Nordamerika
Mercedes-Benz Trucks					
Absatz – in Tsd. Einheiten –	160	160 bis 180	-	-	
Bereinigte Umsatzrendite	6,4 %	5 % bis 7 %	-	-	
Trucks Asia¹					
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 %	-	

1 Die Prognosekennzahlen umfassen die fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in Summe.

2 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	Q2 2025	Q2 2024 ¹	Q1-2 2025	Q1-2 2024 ¹
in Millionen €					
Umsatzerlöse	3	11.674	12.425	23.182	24.790
Umsatzkosten		-9.543	-9.841	-18.575	-19.620
Bruttoergebnis vom Umsatz		2.131	2.584	4.607	5.170
Vertriebskosten		-582	-658	-1.203	-1.344
Allgemeine Verwaltungskosten	4	-518	-432	-987	-921
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	4	-727	-405	-1.205	-802
Sonstige betriebliche Erträge		225	153	371	313
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-77	-61	-114	-129
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	8	-38	-176	-67	-228
Übriges Finanzergebnis		-19	8	-2	2
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	17	396	1.012	1.399	2.061
Zinserträge		90	96	197	200
Zinsaufwendungen		-82	-36	-159	-81
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern		403	1.072	1.437	2.180
Ertragsteuern	5	-158	-326	-443	-642
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern		245	746	994	1.538
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	2	65	43	114	97
Konzernergebnis		310	789	1.108	1.636
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		33	47	61	93
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG		277	742	1.047	1.543
davon aus fortgeführten Aktivitäten		219	706	947	1.460
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		57	36	100	83
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre an der Daimler Truck Holding AG					
Unverwässert und verwässert		0,36	0,93	1,35	1,92
davon aus fortgeführten Aktivitäten		0,29	0,88	1,22	1,81
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		0,07	0,05	0,13	0,10

¹ Die Vergleichsinformationen wurden aufgrund von Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten (siehe Anmerkung 1) und aufgegebenen Aktivitäten (siehe Anmerkung 2) angepasst.



Konzern-Gesamtergebnisrechnung

B.02

	Q2 2025	Q2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024
in Millionen €				
Konzernergebnis	310	789	1.108	1.636
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-593	-260	-1.091	-263
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	-2	-	-1	-2
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	44	-11	62	-12
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-551	-271	-1.030	-277
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	-1	3	19	9
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	108	33	287	139
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	107	36	306	148
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-444	-235	-724	-129
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-9	-11	-8	-20
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-435	-224	-716	-109
Gesamtergebnis	-134	554	384	1.507
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	24	36	53	73
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG am Gesamtergebnis	-159	518	331	1.434



Konzernbilanz

B.03

	Anmerkung	30. Jun. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €			
Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	6	2.688	3.209
Sachanlagen	7	6.672	8.413
Vermietete Gegenstände		4.003	4.381
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	8	752	812
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	9	13.507	14.763
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		109	91
Übrige finanzielle Vermögenswerte		650	732
Aktive latente Steuern		2.533	2.557
Langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		4	28
Übrige Vermögenswerte		479	414
Langfristige Vermögenswerte		31.401	35.399
Vorräte	10	8.435	9.012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		3.761	4.298
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	9	13.016	14.130
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		6.784	6.553
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		1.814	2.185
Übrige finanzielle Vermögenswerte		1.288	688
Übrige Vermögenswerte		1.444	1.590
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	2	3.487	-
Kurzfristige Vermögenswerte		40.028	38.455
Bilanzsumme		71.429	73.854

	Anmerkung	30. Jun. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €			
Eigenkapital und Schulden			
Gezeichnetes Kapital		792	792
Kapitalrücklagen		14.308	14.308
Gewinnrücklagen		9.060	9.211
Übrige Rücklagen		-3.667	-2.105
Den Aktionären zustehendes Eigenkapital		20.492	22.205
Nicht beherrschende Anteile		594	645
Eigenkapital	11	21.086	22.850
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	12	888	1.149
Rückstellungen für sonstige Risiken	13	3.060	2.939
Finanzierungsverbindlichkeiten	14	20.287	18.373
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		1.456	1.678
Passive latente Steuern		50	28
Passivischer Abgrenzungsposten		709	817
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		2.020	2.273
Übrige Verbindlichkeiten		140	144
Langfristige Schulden		28.609	27.401
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		4.231	4.629
Rückstellungen für sonstige Risiken	13	2.017	2.580
Finanzierungsverbindlichkeiten	14	8.383	10.293
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		2.787	2.727
Passivischer Abgrenzungsposten		414	454
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		1.764	2.053
Übrige Verbindlichkeiten		732	867
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	2	1.405	-
Kurzfristige Schulden		21.734	23.603
Bilanzsumme		71.429	73.854



Konzern-Kapitalflussrechnung¹

	Q1-2 2025	Q1-2 2024
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	1.607	2.320
Abschreibungen/Wertminderungen	569	560
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	257	291
Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	-32	-5
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden		
Vorräte	-894	-1.175
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-155	814
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	457	250
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	348	-1.667
Vermietete Fahrzeuge	148	72
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-473	-864
Gezahlte Ertragsteuern	-569	-868
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	1.263	-272
Zugänge zu Sachanlagen	-351	-432
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-203	-268
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	63	53
Cash Flow aus dem Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	71	4
Erwerb von Anteilsbesitz	-169	-69
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen ¹	-1.401	-1.391
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen ¹	1.605	1.477
Sonstige Ein- und Auszahlungen	107	-94
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-278	-720
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	2.023	3.606
Erwerb eigener Aktien	-532	-241
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	-1.462	-1.528
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-138	-128
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-110	1.710
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-489	51
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	386	769
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	6.553	7.067
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	6.939	7.834

¹ In der Konzern-Kapitalflussrechnung werden die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt. Die Cash Flows der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten sind in Anmerkung 2 des Konzernanhangs ersichtlich. Eine Überleitung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten ist ebenfalls in Anmerkung 2 des Konzernanhangs enthalten.



Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

B.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen ¹	Übrige Rücklagen				Den Aktionären der Daimler Truck Holding AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
				Währungs-umrechnung	Eigenkapital-instrumente / Fremdkapital-instrumente	Derivative Finanz-Instrumente	Eigene Aktien			
in Millionen €										
Stand zum 1. Januar 2024	823	14.277	8.501	-1.476	-	36	-557	21.605	620	22.224
Konzernergebnis	-	-	1.543	-	-	-	-	1.543	93	1.636
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	139	-241	6	-12	-	-108	-20	-128
Gesamtergebnis	-	-	1.681	-241	6	-12	-	1.434	73	1.508
Dividenden	-	-	-1.528	-	-	-	-	-1.528	-128	-1.655
Erwerb eigener Aktien	-	-	7	-	-	-	-241	-234	-	-234
Sonstige Veränderungen	-	-	123	-	-	-	-	123	18	141
Stand zum 30. Juni 2024	823	14.277	8.784	-1.716	6	24	-798	21.400	583	21.983
Stand zum 1. Januar 2025	792	14.308	9.211	-1.703	-16	-26	-360	22.205	645	22.850
Konzernergebnis	-	-	1.047	-	-	-	-	1.047	61	1.108
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	287	-1.082	16	62	-	-717	-8	-725
Gesamtergebnis	-	-	1.334	-1.082	16	62	-	330	53	383
Dividenden	-	-	-1.462	-	-	-	-	-1.462	-121	-1.583
Erwerb eigener Aktien	-	-	-13	-	-	-	-559	-572	-	-572
Sonstige Veränderungen	-	-	-11	-	-	-	-	-11	17	6
Stand zum 30. Juni 2025	792	14.308	9.060	-2.785	-	36	-919	20.492	594	21.086

¹ Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert 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 mit Geschäftsanschrift Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Deutschland eingetragen.

Der Zwischenabschluss wird in Euro aufgestellt. Die Beträge sind, sofern nicht anders vermerkt, in Millionen Euro angegeben. 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 31. Juli 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 Ertragssteuersatzes erfasst, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird.

Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten

Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten rückwirkende Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten. Dabei wurden die Allgemeinen Verwaltungskosten entlastet, während die Umsatz-, Vertriebs- sowie Forschungs- und Entwicklungskosten entsprechend belastet wurden. Die Umgliederungen sind in der nachfolgenden Tabelle [7 B.06](#) dargestellt.

B.06

Umgliederungen in den Funktionskosten

	Q2 2024	Q1-2 2024
in Millionen €		
Umsatzkosten	34	70
Vertriebskosten	83	163
Allgemeine Verwaltungskosten	-143	-283
Forschungs- und Entwicklungskosten	26	50
	-	-



2. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Die Daimler Truck AG, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), die Toyota Motor Corporation (Toyota) und die Hino Motors Ltd. (Hino) haben am 10. Juni 2025 die endgültigen Vereinbarungen zur Integration von Mitsubishi Fuso und Hino geschlossen. Der Abschluss der Transaktion steht u.a. unter dem Vorbehalt der Erfüllung verschiedener Vollzugsbedingungen („closing conditions“), wie beispielsweise die Zustimmung der Hauptversammlung von Hino sowie der zuständigen Behörden.

Der gleichberechtigte Zusammenschluss von Mitsubishi Fuso und Hino soll die Zusammenarbeit in den Bereichen Entwicklung, Beschaffung und Produktion von Nutzfahrzeugen insbesondere im asiatisch-pazifischen Raum mit sich bringen. Die Aufnahme der Geschäftstätigkeit der neuen, in Tokio, Japan, börsennotierten Holdinggesellschaft wird für April 2026 angestrebt. Die Daimler Truck AG und Toyota beabsichtigen jeweils im Zielbild eine Beteiligung in Höhe von 25 % an der neuen börsennotierten Holdinggesellschaft, welche 100 % der Anteile von Mitsubishi Fuso und Hino halten soll. Die Beteiligung an der neuen Holdinggesellschaft soll nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Auswirkungen der aufgegebenen Aktivitäten auf die Berichterstattung

Die Kriterien einer Klassifizierung als „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden“ und als „aufgegebene Aktivitäten“ sind seit dem 6. Juni 2025 erfüllt. Die Zustimmung des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG und der Daimler Truck Holding AG zur Transaktion wurde am gleichen Tag erteilt.

In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden die fortgeführten Aktivitäten dargestellt; der Ausweis des Ergebnisses der aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern erfolgt in einer gesonderten Zeile. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Soweit nicht gesondert gekennzeichnet, beziehen sich die im Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss dargestellten Angaben zu der Gewinn- und Verlustrechnung auf die fortgeführten Aktivitäten. Das Segment Trucks Asia umfasst die Mitsubishi Fuso und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften (Mitsubishi Fuso-

Gruppe). Abweichungen resultieren im Wesentlichen aus in der Segmentberichterstattung erfassten Allokationen im Zusammenhang mit Konzernfunktionen. Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Segmente entsprechend der internen Steuerung und Berichterstattung unverändert enthalten.

In der Konzernbilanz werden die Vermögenswerte und Schulden der Mitsubishi Fuso-Gruppe zum 30. Juni 2025 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden dargestellt. Die Bilanzwerte des Vorjahres werden gemäß IFRS entsprechend der bisherigen Darstellungsweise ausgewiesen.

In der Konzern-Kapitalflussrechnung werden für den Berichts- und Vorjahreszeitraum die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Die operativen Beteiligungen und Geschäftsaktivitäten der Mitsubishi Fuso-Gruppe werden nach dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Vertrages an die neue Holdinggesellschaft übertragen. Daher werden ab dem 6. Juni 2025 die zu übertragenden Vermögenswerte und Schulden separat in der Bilanz ausgewiesen und als Veräußerungsgruppe klassifiziert.

In der Folge werden die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertungen der als zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte ab diesem Zeitpunkt nicht weiter fortgeführt.

Die Bewertung der Veräußerungsgruppe zum beizulegenden Zeitwert erfolgte unter Anwendung eines Discounted-Cashflow-Verfahrens, dessen Inputfaktoren der Bewertungshierarchie der Stufe 3 zugeordnet wurden.

Überblick über die Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden

Die zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden sind in Tabelle [7 B.07](#) dargestellt.

Vor der Klassifizierung als zur Veräußerung gehalten wurden sämtliche Vermögenswerte und Schulden gemäß den jeweils anzuwendenden IFRS bewertet. Dies umfasste auch eine Prüfung auf Wertminderung der Mitsubishi Fuso-Gruppe, aus der sich kein Wertminderungsbedarf ergab.

Die **Übrigen Rücklagen** im Eigenkapital enthalten zum aktuellen Zeitpunkt kumulative Aufwendungen im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden, die als zur Veräußerung (-553 Mio. €) gehalten werden.

B.07

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

	30. Juni 2025
	Zur Veräußerung gehalten
in Millionen €	
Immaterielle Vermögenswerte	310
Sachanlagen	1.324
Vermietete Gegenstände	140
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	121
Vorräte	986
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	550
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	151
Übrige finanzielle Vermögenswerte	-168
Übrige Vermögenswerte	73
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3.487
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	24
Rückstellung für sonstige Risiken	221
Finanzierungsverbindlichkeiten	437
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	587
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-14
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	70
Übrige Schulden	80
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	1.405

**Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten**

Tabelle [7](#) **B.08** zeigt die Zusammensetzung des Ergebnisses aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern.

Das **Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten** enthält die Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden der Mitsubishi Fuso-Gruppe, die als zur Veräußerung gehalten sind. Eliminierungen aus Transaktionen zwischen fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten werden vollständig den aufgegebenen Aktivitäten zugeordnet. In Zusammenhang mit der Veräußerung angefallene Transaktionskosten wurden den aufgegebenen Aktivitäten zugewiesen.

B.08**Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern**

	Q1-2 2025	Q1-2 2024
in Millionen €		
Umsatzerlöse	1.887	1.797
Umsatzkosten	-1.397	-1.310
Bruttoergebnis vom Umsatz	489	486
Vertriebskosten	-216	-223
Allgemeine Verwaltungskosten	-31	-55
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-46	-46
Sonstige betriebliche Erträge	-17	-23
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-6	-
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2	3
Übriges Finanzergebnis	-1	3
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	175	146
Zinsergebnis	-5	-6
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	170	140
Ertragsteuern	-56	-42
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	114	97

**Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung**

Die Konzern-Kapitalflussrechnung für die ersten sechs Monate des Jahres 2025 zeigt die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten. Die Cash Flows aus aufgegebenen Aktivitäten ermitteln sich als Differenz zwischen den konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten und den konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten Aktivitäten unter Berücksichtigung aller Eliminierungsbuchungen zwischen den fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in den aufgegebenen Aktivitäten.

Tabelle [↗ B.07](#) zeigt die zum Periodenende als zur Veräußerung gehaltenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Tabelle [↗ B.09](#) zeigt die Überleitung des Ergebnisses vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Die einzelnen Cash Flows werden in Tabelle [↗ B.10](#) dargestellt.

B.09**Überleitung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten**

	Q1-2 2025	Q1-2 2024
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten	1.437	2.180
Ergebnis vor Ertragsteuern aus aufgegebenen Aktivitäten	170	140
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	1.607	2.320

B.10**Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten**

	Q1-2 2025			Q1-2 2024		
	Cash Flow aus aufgegebenen Aktivitäten	Cash Flow aus fortgeführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt	aufgegebenen Aktivitäten	Cash Flow aus fortgeführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt
in Millionen €						
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	229	1.034	1.263	-20	-252	-272
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	32	-310	-278	104	-824	-720
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-302	192	-110	-24	1.734	1.710



3. Umsatzerlöse

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

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geographische Regionen aufgliedert und in der Tabelle [B.11](#) dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten unter Berücksichtigung der angepassten Segmentzuordnung von Daimler Truck zum 1. Januar 2025 sowie der aufgegebenen Aktivitäten, wie in [Anmerkung 2. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden](#) und [Anmerkung 17. 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.11

Umsatzerlöse zweites Quartal

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Sonstiges ²	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
Q2 2025							
Umsatzerlöse IFRS 15	5.082	4.622	1.422	59	11.185	-448	10.736
Europa	14	2.526	973	29	3.542	-182	3.360
Nordamerika	5.029	188	215	19	5.452	-187	5.264
Asien	1	568	4	3	576	-	575
Lateinamerika ¹	29	765	213	2	1.009	-63	945
Übrige Märkte	9	576	17	5	607	-16	592
Sonstige Umsatzerlöse	4	204	45	794	1.044	-106	938
Umsatzerlöse gesamt	5.086	4.826	1.467	853	12.228	-554	11.674
Q2 2024							
Umsatzerlöse IFRS 15	5.996	4.778	1.217	56	12.047	-552	11.496
Europa	3	2.824	849	22	3.697	-141	3.557
Nordamerika	5.934	335	135	13	6.417	-339	6.078
Asien	3	530	11	4	548	-4	544
Lateinamerika ¹	11	707	215	3	937	-49	888
Übrige Märkte	46	382	7	13	448	-19	429
Sonstige Umsatzerlöse	10	154	43	773	979	-50	929
Umsatzerlöse gesamt	6.006	4.932	1.260	829	13.027	-602	12.425

1 Ohne Mexiko.

2 Sonstiges enthält zentral verantwortete Sachverhalte und Eliminierungen zwischen den Segmenten.

**Umsatzerlöse erstes Halbjahr**

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Sonstiges ²	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
Q1-2 2025							
Umsatzerlöse IFRS 15	10.468	8.887	2.689	118	22.161	-896	21.265
Europa	30	5.108	1.936	54	7.128	-329	6.798
Nordamerika	10.357	418	290	37	11.102	-414	10.687
Asien	2	1.110	11	6	1.129	-4	1.125
Lateinamerika ¹	45	1.430	428	5	1.907	-122	1.785
Übrige Märkte	35	821	24	16	895	-25	870
Sonstige Umsatzerlöse	24	348	113	1.626	2.110	-193	1.917
Umsatzerlöse gesamt	10.492	9.235	2.802	1.744	24.271	-1.089	23.182
Q1-2 2024							
Umsatzerlöse IFRS 15	11.788	9.816	2.324	105	24.034	-1.079	22.954
Europa	40	6.011	1.609	41	7.700	-310	7.390
Nordamerika	11.641	617	287	23	12.567	-620	11.948
Asien	4	1.120	27	8	1.159	-8	1.151
Lateinamerika ¹	28	1.333	384	9	1.754	-106	1.648
Übrige Märkte	76	736	17	24	853	-36	817
Sonstige Umsatzerlöse	13	315	107	1.505	1.940	-104	1.836
Umsatzerlöse gesamt	11.802	10.132	2.430	1.610	25.974	-1.184	24.790

1 Ohne Mexiko.

2 Sonstiges enthält zentral verantwortete Sachverhalte und Eliminierungen zwischen den Segmenten.

4. Funktionskosten

Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten

Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten, wie in [Anmerkung 1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss](#) dargestellt.

Kostenoptimierungsprogramme

In allen Funktionskostenbereichen wirkten sich im zweiten Quartal 2025 Aufwendungen i.H.v. insgesamt 339 Mio. € aus Kostenoptimierungsprogrammen im Zusammenhang mit dem im Januar 2025 bekanntgegebenen Programm „Cost Down Europe“ zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung aus.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im zweiten Quartal 2025 erhöhten sich die allgemeinen Verwaltungskosten im Wesentlichen aufgrund der Zuführung zu Rückstellungen im Rahmen des Restrukturierungs- und Effizienzprogramms „Cost Down Europe“ auf 518 Mio. € (Q2 2024: 432 Mio. €), sowie im ersten Halbjahr 2025 auf 987 Mio. € (Q1-2 2024: 921 Mio. €).

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Im zweiten Quartal 2025 stiegen die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten auf 727 Mio. € (Q2 2024: 405 Mio. €), sowie im ersten Halbjahr 2025 auf 1.205 Mio. € (Q1-2 2024: 802 Mio. €). Sie wurden wesentlich durch einen Sondereffekt i.H.v. 218 Mio. € beeinflusst, der aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, resultierte.



5. Ertragsteuern

Tabelle [7 B. 12](#) zeigt das Ergebnis vor Ertragsteuern, die Ertragsteuern sowie die daraus abgeleitete Steuerquote.

B. 12				
Ertragsteuern				
	Q2 2025	Q2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024
in Millionen €				
Ergebnis vor Ertragsteuern	403	1.072	1.437	2.180
Ertragsteuern	-158	-326	-443	-642
Steuerquote	39,2 %	30,4 %	30,8 %	29,4 %

Im zweiten Quartal 2025 wirkte sich die Erfassung von periodenfremden Steuern erhöhend auf die Steuerquote aus.

6. Immaterielle Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der immateriellen Vermögenswerte kann Tabelle [7 B. 13](#) entnommen werden.

B. 13		
Immaterielle Vermögenswerte		
	30. Jun. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Geschäfts- oder Firmenwerte (erworben)	563	684
Entwicklungskosten (selbst geschaffen)	951	1.210
Übrige immaterielle Vermögenswerte ¹	1.174	1.315
	2.688	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 zweiten Quartal 2025 aktivierte Entwicklungskosten i.H.v. 77 Mio. € (Q2 2024: 129 Mio. €) sowie im ersten Halbjahr 2025 i.H.v. 166 Mio. € (Q1-2 2024: 244 Mio. €), die im Wesentlichen aus mehreren Produkt- und Technologieprojekten im Bereich des lokal CO₂e-freien Transports resultieren.

Im zweiten Quartal 2025 wurden aktivierte Entwicklungskosten i.H.v. 218 Mio. € infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, nicht zahlungswirksam ausgebucht.

Die planmäßigen Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten belaufen sich im zweiten Quartal 2025 auf 21 Mio. € (Q2 2024: 19 Mio. €) sowie im ersten Halbjahr 2025 auf 48 Mio. € (Q1-2 2024: 39 Mio. €).

7. Sachanlagen

Die zum 30. Juni 2025 in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 6.672 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. 14](#) entnommen werden.

B. 14		
Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)		
	30. Jun. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Grundstücke, Bauten und grundstücksgleiche Rechte	2.160	2.663
Technische Anlagen und Maschinen	1.573	1.855
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.525	1.828
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	924	1.080
	6.182	7.425

Tabelle [7 B. 15](#) zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

B. 15		
Nutzungsrechte		
	30. Jun. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Grundstücke, Bauten und grundstücksgleiche Rechte	458	937
Technische Anlagen und Maschinen	11	13
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	21	38
	489	988



8. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [7 B.16](#) zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle [7 B.17](#) 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. € (Q1 2024: 90 Mio. €) in cellcentric GmbH & Co. KG eingebracht, was zu einer Erhöhung des At-equity-Buchwerts 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.

Evo Truck SDV AB

Am 2. Juni 2025 gründete der Daimler Truck-Konzern gemeinsam mit der Volvo Group das Gemeinschaftsunternehmen Evo Truck SDV AB, das sich derzeit im Prozess der Umbenennung in Coretura AB (Coretura) befindet, mit Hauptsitz in Göteborg, Schweden. Ziel ist die Entwicklung einer softwaredefinierten Fahrzeugplattform für schwere Nutzfahrzeuge und die Transformation der Branche in diesem Bereich voranzutreiben.

Das Gemeinschaftsunternehmen wird zu gleichen Teilen von beiden Parteien gehalten und wird nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Coretura-bezogene Aktivitäten werden keinem berichtspflichtigen Segment, sondern in der Segmentberichterstattung der Überleitung zugeordnet. Der at-equity-Buchwert im Daimler Truck-Konzern beträgt zum 30. Juni 2025 49 Mio. €.

B.16

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
30. Jun. 2025				
At-equity-Buchwert	3	737	13	752
At-equity-Ergebnis (Q2 2025)	1	-40	1	-38
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2025)	2	-71	2	-67
31. Dezember 2024				
At-equity-Buchwert	117	679	16	812
At-equity-Ergebnis (Q2 2024)	-	-177	1	-176
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2024)	-1	-228	1	-228

B.17

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

	cellcentric ^{1,2}	BFDA ^{1,3,4}	Amplify ^{1,5}	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
30. Jun. 2025					
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0	30,0		
At-equity-Buchwert	401	-	187	148	737
At-equity-Ergebnis (Q2 2025)	-30	-	-5	-5	-40
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2025)	-52	-	-9	-11	-71
31. Dezember 2024					
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0	30,0		
At-equity-Buchwert	417	-	179	83	679
At-equity-Ergebnis (Q2 2024)	-25	-147	-	-5	-177
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2024)	-48	-173	-	-8	-228

- 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 Einschließlich einer Anpassung des Konzerns aus Sicht als Investor von -120 Mio. € im At-equity-Ergebnis (Q2 2024).
- 5 Amplify Cell Technologies LLC (Amplify).



9. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Tabelle [7 B.18](#) zeigt die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen verringerten sich, insbesondere bedingt durch negative Währungseffekte sowie der erwarteten Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung in Nordamerika.

B.18

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Millionen €	30. Jun. 2025			31. Dez. 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Brutto-Buchwert	13.254	13.868	27.122	14.356	15.136	29.492
Absatzfinanzierung mit Endkunden	5.165	8.863	14.027	5.582	9.775	15.357
Absatzfinanzierung mit Händlern	6.114	863	6.978	6.823	1.086	7.908
Finanzierungsleasingverträge	1.975	4.143	6.118	1.952	4.275	6.227
Wertberichtigungen	-238	-361	-600	-226	-373	-599
Netto-Buchwert	13.016	13.507	26.523	14.130	14.763	28.893

10. Vorräte

Die Vorräte sind in Tabelle [7 B.19](#) dargestellt:

B.19

Vorräte

in Millionen €	30. Jun. 2025	31. Dez. 2024
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.680	1.930
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.139	2.382
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	4.601	4.669
Geleistete Anzahlungen	16	31
	8.435	9.012

11. Eigenkapital

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

Gezeichnetes Kapital

Zum 30. Juni 2025 beträgt das gezeichnete Kapital der Daimler Truck Holding AG 791.868.289 €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 791.868.289 auf den Namen lautende Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag).

Eigene Aktien

Im Zuge des in 2023 gestarteten Aktienrückkaufprogramms wurden im Berichtszeitraum 14.993.951 eigene Aktien zu einem Erwerbspreis von insgesamt 559 Mio. € zurückerworben, die in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals in der Spalte „Eigene Aktien“ ausgewiesen wurden.

Dividende

Die Hauptversammlung hatte am 27. Mai 2025 beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2024 der Daimler Truck Holding AG insgesamt 1.462 Mio. € (1,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten und von dem nach der Ausschüttung verbleibenden Bilanzgewinn in Höhe von 875 Mio. € auf neue Rechnung vorzutragen. Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 2. Juni 2025.

Übrige Eigenkapitalbestandteile

In den übrigen Bestandteilen des Eigenkapitals sind unter anderem Veränderungen des Konsolidierungskreises aus der Erstkonsolidierung der Daimler Truck Innovation Center India Private Limited enthalten.



12. 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.20](#) dargestellt. Die Veränderung der Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Abzinsungsfaktoren sowie aus der Wertentwicklung des Planvermögens.

B.20

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	30. Jun. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	389	610
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	499	538
	888	1.149

Entwicklung des Finanzierungsstatus

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen ist in Tabelle [7 B.21](#) dargestellt.

B.21

Entwicklung des Finanzierungsstatus

	30. Jun. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Barwert der leistungs-basierten Verpflichtungen	-5.836	-6.452
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	5.561	5.889
Finanzierungsstatus	-276	-563
Bilanzbetrag	-276	-563
davon in: Übrige Vermögenswerte	113	48
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-389	-610

13. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7 B.22](#) entnommen werden.

Im zweiten Quartal 2025 wurden die Personalrückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen des Programms „Cost Down Europe“ um 339 Mio. € erhöht. Dieser Anstieg wurde durch die Inanspruchnahme der Rückstellungen für langfristige variable Vergütungen, Tantiemen sowie Ergebnisboni weitgehend kompensiert.

Der Rückgang der Produktgarantien ist hauptsächlich auf den fallenden Wechselkurs des US-Dollars gegenüber dem Euro sowie auf die Umgliederung von Salden im Zusammenhang mit aufgegebenen Aktivitäten zurückzuführen.

B.22

Rückstellungen für sonstige Risiken

	30. Jun. 2025			31. Dez. 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	885	1.285	2.169	1.110	1.393	2.503
Personal- und Sozialbereich	612	935	1.547	940	638	1.579
Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	286	701	987	251	758	1.009
Übrige	234	139	373	280	149	429
	2.017	3.060	5.077	2.580	2.939	5.519



14. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Tabelle [7 B.23](#) zeigt die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Im ersten Halbjahr 2025 wurden Anleihen i.H.v. 3.957 Mio. € an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie Asset-Backed-Securities (ABS) mit einem Gesamtvolumen von umgerechnet 639 Mio. € emittiert. Gegenläufig wirkte die Rückzahlung von Anleihen i.H.v. 2.403 Mio. € sowie positive Währungseffekte.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich um 628 Mio. €. Diese enthalten eine kurzfristige finanzielle Verbindlichkeit i.H.v. 43 Mio. € aus der maximalen Abnahmeverpflichtung des laufenden Aktienrückkaufprogramms.

15. 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.23

Finanzierungsverbindlichkeiten

	30. Jun. 2025			31. Dez. 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen/Bonds	2.819	14.807	17.626	3.995	13.166	17.161
Geldmarktpapiere	272	-	272	696	-	696
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.787	4.340	8.127	4.167	3.332	7.499
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	970	627	1.596	1.008	638	1.646
Leasingverbindlichkeiten	144	352	496	205	815	1.020
Darlehen und übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	163	161	324	223	192	415
Nicht-beherrschende Anteile (kündbare Instrumente gemäß IAS 32)	228	-	228	-	229	229
	8.383	20.287	28.670	10.293	18.373	28.666



16. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle [7 B.24](#) stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen von Finanzinstrumenten für die fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten 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 Halbjahr 2025 war im Wesentlichen auf die Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten und positiven Mittelzuflüssen aus der Geschäftstätigkeit zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die Effekte aus der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG, Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit sowie das Aktienrückkaufprogramm.

Die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen gingen auf 1,9 Mrd. € (31. Dezember 2024: 2,3 Mrd. €) zurück. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf ein gesunkenes Volumen an Geldmarktfonds zurückzuführen.

Die Finanzierungsverbindlichkeiten erhöhten sich im ersten Halbjahr 2025 auf 28,2 Mrd. € (31. Dezember 2024: 27,6 Mrd. €) und sind in [Anmerkung 14. Finanzierungsverbindlichkeiten](#) beschrieben.

B.24

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

in Millionen €	30. Jun. 2025		31. Dez. 2024	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26.523	26.354	28.893	28.635
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.315	4.315	4.325	4.325
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.939	6.939	6.553	6.553
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.923	1.923	2.276	2.276
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	401	401	433	433
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.443	1.443	1.693	1.693
Zu Anschaffungskosten bewertet	80	80	150	150
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	253	253	262	262
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	104	104	97	97
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	148	148	164	164
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	40	40	20	20
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	337	337	168	168
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	1.088	1.088	816	816
	41.417	41.249	43.312	43.054
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	28.174	28.391	27.646	27.816
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.818	4.818	4.629	4.629
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	35	35	28	28
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	340	340	485	485
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	3.853	3.853	3.892	3.892
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	425	425	491	491
	37.645	37.862	37.171	37.341

**Bemessungshierarchie**

Tabelle 7 B.25 zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind.

Zum Ende der Berichtsperiode wird im Konzern überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

B.25**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	30. Jun. 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	1.844	1.485	358	–	2.126	1.620	507	–
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	401	43	358	–	433	40	393	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.443	1.443	–	–	1.693	1.580	114	–
Eigen- und Fremdkapitalanteile	253	101	49	103	262	94	48	120
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	104	100	–	5	97	92	–	5
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	148	1	49	98	164	1	48	115
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	40	–	40	–	20	–	20	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	337	–	337	–	168	–	168	–
	2.473	1.586	784	103	2.576	1.714	742	120
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	35	–	12	23	28	–	10	18
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	340	–	340	–	485	–	485	–
	375	–	352	23	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.



17. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2025 im Vergleich zum zweiten Quartal und ersten Halbjahr 2024 sind Tabelle [7 B.26](#) zu entnehmen. Die Tabelle zeigt die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten. Das Segment Trucks Asia umfasst die Mitsubishi Fuso-Gruppe (aufgegebene Aktivitäten). Abweichungen resultieren im Wesentlichen aus Allokationen im Zusammenhang mit Konzernfunktionen.

Zum 1. Januar 2025 hat Daimler Truck seine Geschäfte in China und Indien aus dem Segment Trucks Asia in das Segment Mercedes-Benz 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.26****Segmentberichterstattung**

	Trucks North America ²	Mercedes-Benz Trucks ³	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten
in Millionen €								
Q2 2025								
Außenumsatzerlöse	5.061	4.266	1.077	1.404	812	12.620	-	12.620
Konzerninterne Umsatzerlöse	25	560	110	63	40	798	-798	-
Umsatzerlöse gesamt	5.086	4.826	1.187	1.467	853	13.417	-798	12.620
Segmentergebnis (EBIT)	504	-158	61	145	20	572	-78	494
30. Jun. 2025								
Segmentvermögenswerte	7.013	15.837	3.852	4.023	30.928	61.652	685	62.337
Segmentsschulden	6.207	9.601	1.264	2.755	28.003	47.830	-1.537	46.293
Q2 2024¹								
Außenumsatzerlöse	5.986	4.326	1.003	1.203	805	13.325	-	13.325
Konzerninterne Umsatzerlöse	20	605	144	57	24	849	-849	-
Umsatzerlöse gesamt	6.006	4.932	1.147	1.260	829	14.174	-849	13.325
Segmentergebnis (EBIT)	875	98	56	116	10	1.156	-80	1.076
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
Q1-2 2025								
Außenumsatzerlöse	10.439	8.128	2.137	2.696	1.669	25.069	-	25.069
Konzerninterne Umsatzerlöse	53	1.107	240	106	75	1.581	-1.581	-
Umsatzerlöse gesamt	10.492	9.235	2.377	2.802	1.744	26.650	-1.581	25.069
Segmentergebnis (EBIT)	1.276	45	124	271	70	1.787	-213	1.574
Q1-2 2024¹								
Außenumsatzerlöse	11.726	8.960	2.010	2.318	1.573	26.587	-	26.587
Konzerninterne Umsatzerlöse	76	1.171	318	113	37	1.716	-1.716	-
Umsatzerlöse gesamt	11.802	10.132	2.329	2.430	1.610	28.303	-1.716	26.587
Segmentergebnis (EBIT)	1.599	477	111	175	61	2.422	-216	2.207

1 Die zum 1. Januar 2025 geänderte Segmentzuordnung wurde in der Vergleichsperiode angepasst.

2 Durch die nicht zahlungswirksame Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten i.H.v. -148 Mio. € wurde das Segmentergebnis wesentlich beeinflusst (siehe Anmerkung 4).

3 Das Segmentergebnis wurde im zweiten Quartal 2025 durch einen Sondereffekt i.H.v. -339 Mio. € hinsichtlich des „Cost Down Europe“ Programms, sowie durch die nicht zahlungswirksame Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten i.H.v. -70 Mio. € wesentlich beeinflusst (siehe Anmerkung 4). Im zweiten Quartal 2024 ergab sich ein Sondereffekt i.H.v. -120 Mio. € aus der vollständigen Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA).



Überleitung

Tabelle 7 B.27 zeigt die Überleitung der Umsatzerlöse auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das EBIT des Daimler Truck-Konzerns ergibt sich aus Tabelle 7 B.28.

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

Im ersten Halbjahr 2025 umfasst der Posten „Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten“ im Wesentlichen operative Aufwendungen i.H.v. 164 Mio. €, die im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns im Bereich des autonomen Fahrens stehen (Q1-2 2024: 58 Mio. €).

Die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertung der als zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte werden seit dem 6. Juni 2025 nicht mehr erfasst. Die mit der Transaktion verbundenen Kosten aus aufgegebenen Aktivitäten wurden in der Zeile „Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten“ erfasst.

B.27

Überleitung Umsatzerlöse Segmentberichterstattung zu Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Q2 2025	Q2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024
in Millionen €				
Umsatzerlöse gemäß Segmentberichterstattung	12.620	13.325	25.069	26.587
abzüglich Umsatzerlöse aus aufgegebenen Aktivitäten	945	900	1.887	1.797
Umsatzerlöse gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	11.674	12.425	23.182	24.790

B.28

Überleitung der Segmente auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Q2 2025	Q2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024
in Millionen €				
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	572	1.156	1.787	2.422
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-31	-25	-53	-49
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	-77	-48	-200	-159
Eliminierungen	30	-7	40	-7
EBIT gemäß Segmentberichterstattung	494	1.076	1.574	2.207
abzüglich EBIT aus aufgegebenen Aktivitäten	98	63	175	146
Konzern EBIT	396	1.012	1.399	2.061



18. 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 37. 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.29](#) aufgeführt. Auf die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen wirkt sich die Klassifizierung als zur

Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden bis zum geplanten Verkauf im April 2026 nicht aus.

Leasingverträge mit der Mercedes-Benz Group

Der Daimler Truck-Konzern verkauft Fahrzeuge mit Rückgaberecht an Gesellschaften der Mercedes-Benz Group, welche aufgrund der Verpflichtung zum Rückkauf als Leasingverhältnis bilanziert werden. Die entsprechenden Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien betragen zum 30. Juni 2025 647 Mio. € (31. Dezember 2024: 731 Mio. €). Die zugehörigen passivischen Abgrenzungsposten betragen zum 30. Juni 2025 299 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.29

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen				Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
	Q2 2025	Q2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024	Q2 2025	Q2 2024	Q1-2 2025	Q1-2 2024	30. Juni 2025	31. Dez. 2024	30. Juni 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €												
Assoziierte Unternehmen	72	30	152	70	4	3	7	7	39	30	2	11
davon MFTBC-Beteiligungen ³	72	29	152	69	4	4	7	7	39	24	2	2
Gemeinschaftsunternehmen	44	39	86	102	4	18	21	23	40	67	3	24
davon NAI ⁴	28	15	56	20	-	-	-	-	34	60	-	-
davon BFDA ⁵	8	17	15	69	1	14	14	16	-	-	2	18
Mercedes-Benz Group ⁶	414	401	838	917	143	217	299	452	262	203	1.240	1.255

1 Die Forderungen umfassen Bilanzposten, welche zu Zahlungsmittelzuflüssen führen. Hierzu zählen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, gewährte Darlehen sowie sonstige Forderungen. Zum 30. Juni 2025 war ein Sondereffekt i.H.v. 213 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 In den empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen sind im zweiten Quartal 2025 Aufwendungen für empfangene Dienstleistungen von der Mercedes-Benz Group in Höhe von 58 Mio. € (Q2 2024: 106 Mio. €) und im ersten Halbjahr 2025 i.H.v. 143 Mio. € (Q1-2 2024: 199 Mio. €) enthalten.



19. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Steuerliches Investitionsfortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland

Der Bundestag hat am 26. Juni 2025 das Gesetz für ein steuerliches Investitionsfortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland beschlossen. Das Gesetz sieht u.a. die Senkung des Körperschaftsteuersatzes von derzeit 15 % auf 10 % vor.

Die Senkung erfolgt ab dem Jahr 2028 stufenweise, indem der Körperschaftsteuersatz jährlich um 1 %-Punkt sinkt. Da der Bundesrat dem Gesetz erst am 11. Juli 2025 zugestimmt hat, ergeben sich zum 30. Juni 2025 keine Auswirkungen auf die Bewertung der latenten Steuer der in Deutschland ansässigen Konzerngesellschaften. Die konkreten Auswirkungen des Gesetzes werden derzeit untersucht, können aber noch nicht quantifiziert werden.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Leinfelden-Echterdingen, den 31. Juli 2025

Karin Rådström

Karl Deppen

Dr. Andreas Gorbach

Jürgen Hartwig

John O'Leary

Achim Puchert

Eva Scherer

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 1. Januar bis 30. Juni 2025, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach dem International Accounting Standard IAS 34 „Zwischenberichterstattung“, wie er in der EU anzuwenden ist, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

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

Stuttgart, den 31. Juli 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pritzer
Wirtschaftsprüfer

Rohrbach
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

Veröffentlichungen zum Q2 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](mailto:ir@daimlertruck.com)

www.daimlertruck.com/investoren

Presse

[✉ com@daimlertruck.com](mailto:com@daimlertruck.com)

www.daimlertruck.com/newsroom



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



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



Daimler Truck
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
Bharat Benz
RIZON
Daimler Buses



Daimler Truck
FUSO
Bharat Benz
Thomas Built Buses



Daimler Truck

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](#)

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.