

DAIMLER TRUCK



Zwischenbericht
Q3 2022

Inhalt

A Wichtige Kennzahlen	3
B Konzernzwischenlagebericht	7 – 26
Geschäftsentwicklung	7
Wichtige Ereignisse	9
Ertragslage	10
Finanzlage	16
Vermögenslage	21
Risiko- und Chancenbericht	23
Prognosebericht	24
C Konzernzwischenabschluss	27 – 54
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	27
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	28
Konzernbilanz	29
Konzern-Kapitalflussrechnung	30
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	31
Konzernanhang zum verkürzten Zwischenabschluss	33
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	55
D Weitere Informationen	56

Q3 Kennzahlen des Konzerns

A.01

Wichtige Kennzahlen Daimler Truck-Konzern

€-Werte in Millionen	Q3 2022	Q3 2021	Veränd. in %
Absatz (in Einheiten)	134.972	106.304	+27
Umsatz	13.507	9.160	+47 ¹
Umsatz des Industriegeschäfts ²	13.027	8.854	+47
EBIT	1.057	375	+182
EBIT des Industriegeschäfts	984	358	+175
Bereinigtes EBIT	1.273	491	+159
Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts	1.223	475	+157
Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	7,6	4,0	-
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	9,4	5,4	-
Konzernergebnis	990	214	+363
Ergebnis je Aktie (in €)	1,17	0,25	+368
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	592	-782	-
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	669	-865	-
Nettoliquidität des Industriegeschäfts	6.159	6.024 ⁴	+2
Sachinvestitionen	184	155	+19
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	446	397	+13
davon aktivierte Entwicklungskosten	42	61	-31
Aktive Belegschaft ³	105.423	99.849 ⁴	+6

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 36 %.

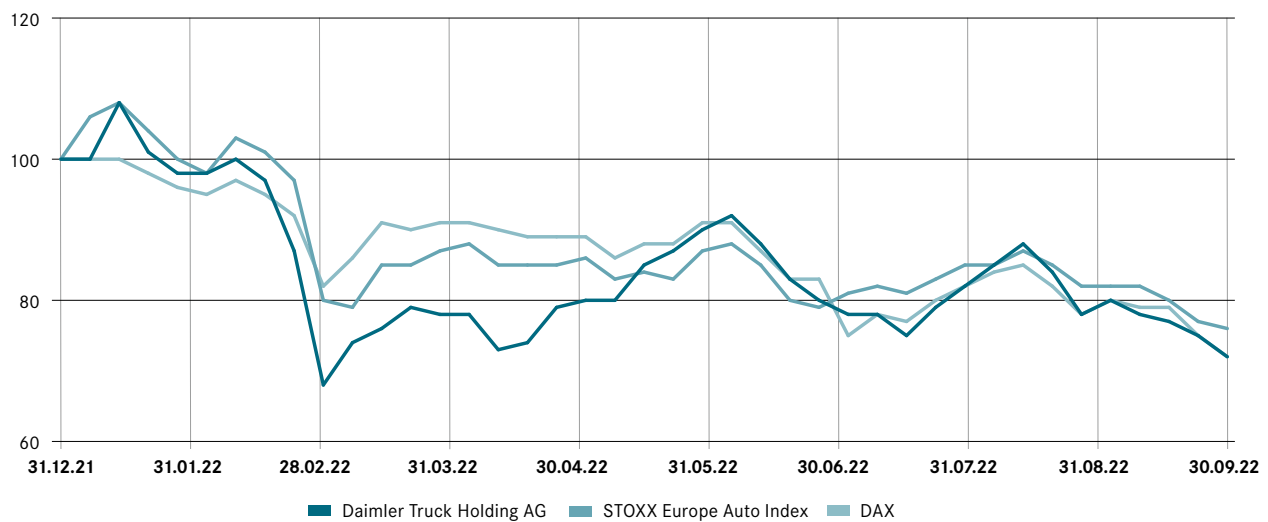
2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung.

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

4 Stand 31.12.2021.

A.02

Börsenkursentwicklung (indexiert)



Q1-3 Kennzahlen des Konzerns

A.03

Wichtige Kennzahlen Daimler Truck-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-3 2022	Q1-3 2021	Veränd. in %
Absatz (in Einheiten)	365.219	324.513	+13
Umsatz	36.162	28.418	+27 ¹
Umsatz des Industriegeschäfts ²	34.975	27.561	+27
EBIT	2.592	2.940	-12
EBIT des Industriegeschäfts	2.310	2.819	-18
Bereinigtes EBIT	2.934	1.958	+50
Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts	2.767	1.837	+51
Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	6,6	10,2	-
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	7,9	6,7	-
Konzernergebnis	2.211	2.265	-2
Ergebnis je Aktie (in €)	2,60	2,72	-4
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-91	649	-
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	145	95	+53
Nettoliiquidität des Industriegeschäfts	6.159	6.024 ⁴	+2
Sachinvestitionen	427	344	+24
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.275	1.139	+12
davon aktivierte Entwicklungskosten	131	147	-11
Aktive Belegschaft ³	105.423	99.849 ⁴	+6

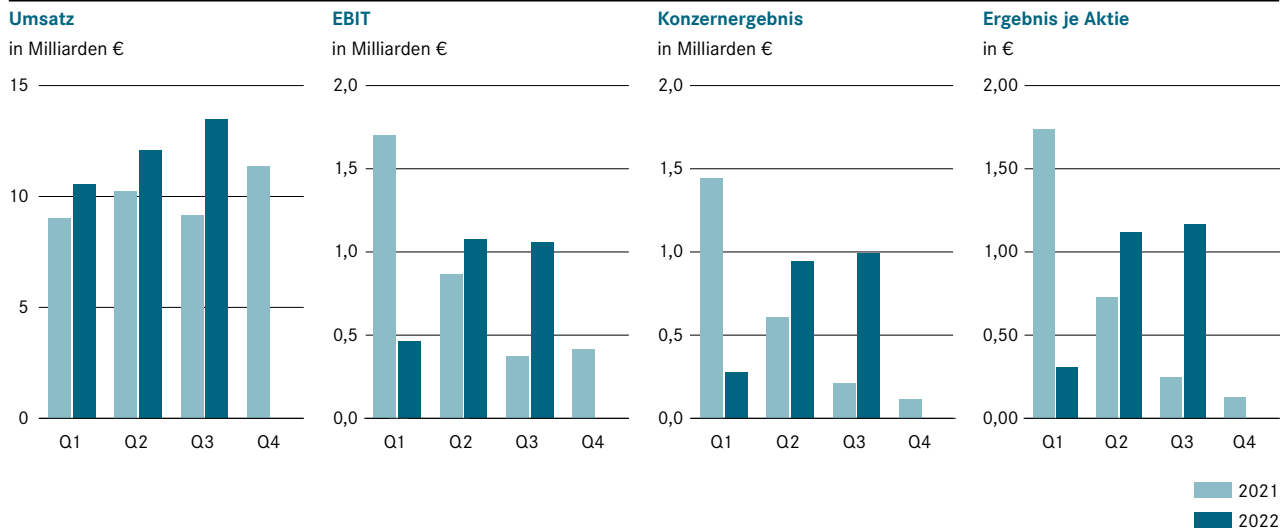
1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 20%.

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

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

4 Stand 31.12.2021.

A.04



Q3 Kennzahlen der Segmente

A.05

	Q3 2022	Q3 2021	Veränd. in %
€-Werte in Millionen			
Trucks North America			
Absatz (Einheiten)	49.171	34.604	+42
Umsatz	6.155	3.603	+71
EBIT	738	351	+111
Bereinigtes EBIT	738	351	+111
Umsatzrendite (in %)	12,0	9,7	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	12,0	9,7	-
Sachinvestitionen	35	35	-
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	144	116	+24
davon aktivierte Entwicklungskosten	-	2	-
Aktive Belegschaft ¹	27.926	25.930 ²	+8
Mercedes-Benz			
Absatz (Einheiten)	42.305	31.691	+33
Umsatz	5.153	3.682	+40
EBIT	270	-9	-
Bereinigtes EBIT	474	114	+316
Umsatzrendite (in %)	5,2	-0,2	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	9,2	3,1	-
Sachinvestitionen	101	95	+6
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	185	167	+11
davon aktivierte Entwicklungskosten	30	40	-25
Aktive Belegschaft ¹	41.970	40.327 ²	+4
Trucks Asia			
Absatz (Einheiten)	41.535	38.072	+9
Umsatz	1.676	1.422	+18
EBIT	42	117	-64
Bereinigtes EBIT	43	117	-63
Umsatzrendite (in %)	2,5	8,3	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	2,6	8,3	-
Sachinvestitionen	29	14	+107
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	41	61	-33
davon aktivierte Entwicklungskosten	10	16	-38
Aktive Belegschaft ¹	16.365	15.865 ²	+3
Daimler Buses			
Absatz (Einheiten)	6.283	4.477	+40
Umsatz	941	810	+16
EBIT	20	3	+498
Bereinigtes EBIT	23	6	+304
Umsatzrendite (in %)	2,2	0,4	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	2,5	0,7	-
Sachinvestitionen	15	10	+50
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	33	30	+10
davon aktivierte Entwicklungskosten	2	3	-33
Aktive Belegschaft ¹	15.176	14.861 ²	+2
Financial Services			
Umsatz	480	306	+57
EBIT	72	17	+335
Bereinigtes EBIT	50	17	+198
Eigenkapitalrendite (in %)	14,0	4,0	-
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	9,6	4,0	-
Neugeschäft	2.548	1.500	+70
Vertragsvolumen	23.953	16.866 ²	+42
Aktive Belegschaft ¹	1.567	1.245 ²	+26

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

2 Stand 31.12.2021.

Q1-3 Kennzahlen der Segmente

A.06

	Q1-3 2022	Q1-3 2021	Veränd. in %
€-Werte in Millionen			
Trucks North America			
Absatz (Einheiten)	136.772	114.530	+19
Umsatz	15.889	11.185	+42
EBIT	1.648	1.205	+37
Bereinigtes EBIT	1.648	1.205	+37
Umsatzrendite (in %)	10,4	10,8	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	10,4	10,8	-
Sachinvestitionen	95	73	+30
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	417	331	+26
davon aktivierte Entwicklungskosten	-	2	-
Aktive Belegschaft ¹	27.926	25.930 ²	+8
Mercedes-Benz			
Absatz (Einheiten)	114.880	101.783	+13
Umsatz	14.338	11.788	+22
EBIT	951	330	+188
Bereinigtes EBIT	1.327	534	+148
Umsatzrendite (in %)	6,6	2,8	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	9,3	4,5	-
Sachinvestitionen	221	188	+18
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	516	506	+2
davon aktivierte Entwicklungskosten	98	103	-5
Aktive Belegschaft ¹	41.970	40.327 ²	+4
Trucks Asia			
Absatz (Einheiten)	108.232	102.967	+5
Umsatz	4.643	4.355	+7
EBIT	96	316	-70
Bereinigtes EBIT	104	316	-67
Umsatzrendite (in %)	2,1	7,2	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	2,2	7,2	-
Sachinvestitionen	70	57	+23
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	141	158	-11
davon aktivierte Entwicklungskosten	24	32	-25
Aktive Belegschaft ¹	16.365	15.865 ²	+3
Daimler Buses			
Absatz (Einheiten)	14.940	12.669	+18
Umsatz	2.439	2.043	+19
EBIT	-67	-74	+9
Bereinigtes EBIT	-32	-53	+40
Umsatzrendite (in %)	-2,7	-3,6	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	-1,3	-2,6	-
Sachinvestitionen	30	24	+25
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	103	90	+14
davon aktivierte Entwicklungskosten	8	11	-27
Aktive Belegschaft ¹	15.176	14.861 ²	+2
Financial Services			
Umsatz	1.187	858	+38
EBIT	282	121	+133
Bereinigtes EBIT	167	121	+38
Eigenkapitalrendite (in %)	20,2	10,4	-
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	11,9	10,4	-
Neugeschäft	6.479	4.184	+55
Vertragsvolumen	23.953	16.866 ²	+42
Aktive Belegschaft ¹	1.567	1.245 ²	+26

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

2 Stand 31.12.2021.

Konzernzwischenlagebericht

- **Konzernabsatz im Q3 mit 134.972 (i.V.106.304) Einheiten über Vorjahresniveau**
- **Umsatz im Q3 bei 13,5 Mrd. € (i.V. 9,2 Mrd. €)**
- **Konzern-EBIT im Q3 von 1.057 Mio. € (i.V. 375 Mio. €); bereinigtes Konzern-EBIT von 1.273 Mio. € (i.V. 491 Mio. €)**
- **Konzernergebnis im Q3 von 990 Mio. € (i.V. 214 Mio. €)**
- **Free Cash Flow im Industriegeschäft von 592 Mio. € im Q3 (i.V. -782 Mio. €)**
- **Für das Gesamtjahr 2022 weiterhin Absatz zwischen 500 bis 520 Tsd. Einheiten erwartet, Umsatzprognose auf 50 bis 52 Mrd. € angehoben, leichter Anstieg bei EBIT erwartet**
- **Im Industriegeschäft weiterhin Umsatzrendite von 7% – 9% und Free Cash Flow des Industriegeschäfts auf Vorjahresniveau erwartet**

Geschäftsentwicklung

Nachdem die Weltwirtschaft zunächst mit positiven Vorzeichen in das Jahr gestartet war, wirkte sich der Russland-Ukraine-Krieg seit der russischen Invasion am 24. Februar 2022 belastend auf die globale wirtschaftliche Entwicklung und die Kapitalmärkte aus. Darüber hinaus haben sich die fossilen Energieträger sowie Rohstoffe, für die Russland und die Ukraine wichtige Produzenten sind, insbesondere in der Eurozone deutlich verknappt. Der durch steigende Energiepreise resultierende zusätzliche Preisdruck belastete sowohl Unternehmen als auch private Haushalte und beschleunigte den schon seit Mitte letzten Jahres beobachtbaren Anstieg der Inflationsraten. Die Europäische Zentralbank reagierte auf die Entwicklung und erhöhte im dritten Quartal den Leitzins in zwei Schritten. Auch die US-amerikanische Notenbank setzte vor dem Hintergrund der hohen Inflationsraten im dritten Quartal ihren Kurs der restriktiven Geldpolitik mit steigenden Leitzinsen fort. Die allgemeine Unsicherheit über die Länge und den möglichen Ausgang des Krieges, die hohen Inflationsraten und die restriktivere Geldpolitik in vielen Regionen belasteten das Investitions- und Konsumklima sowie die Finanzmärkte. Zudem dämpfte die anhaltende Zero-COVID-Politik in China das Wachstum der Weltwirtschaft. Die verschlechterten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wirkten sich ab dem zweiten Quartal 2022 negativ auf das globale Wirtschaftswachstum aus ([👁️ Prognosebericht](#)).

Die Entwicklung der Lkw-Märkte wurde im dritten Quartal und im bisherigen Jahresverlauf 2022 nicht wesentlich durch den Russland-Ukraine-Krieg und den eingetrübten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beeinflusst. Vielmehr beeinträchtigten weiterhin Engpässe in der Lieferkette die Produktion von Lkw, so dass die Nachfrage nicht immer vollständig bedient werden konnte. Der nordamerikanische Markt für schwere Lkw (Klasse 8) legte im dritten Quartal um 18% zu. Damit lag das Marktvolumen in den ersten drei Quartalen 6% über dem Niveau des Vorjahres. Der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) bewegte sich sowohl im dritten Quartal (+9%) als auch im bisherigen Jahresverlauf (+3%) über dem Vorjahresniveau.

Konzernabsatz deutlich über dem Vorjahresniveau

Im dritten Quartal 2022 hat der Daimler Truck-Konzern (nachfolgend auch »Daimler Truck« oder »Konzern« genannt) weltweit 134.972 (i.V. 106.304) Fahrzeuge abgesetzt **↗ B.01**.

Das Segment **Trucks North America** hat im dritten Quartal 2022 49.171 (i.V. 34.604) Lkw abgesetzt. Der Absatzanstieg war auf eine weiterhin starke Nachfrage zurückzuführen. In Mexiko konnten wir im dritten Quartal unseren Absatz mit 2.931 Einheiten um 50,2% im Vorjahresvergleich steigern. Auch in Kanada (+37,2%) und in den USA (+44,1%) verzeichneten wir einen deutlichen Absatzanstieg im Vergleich zum Vorjahresniveau.

Im dritten Quartal 2022 konnte das Segment **Mercedes-Benz** 42.305 (i.V. 31.691) Fahrzeuge absetzen. Der Absatzanstieg war trotz der Engpässe in den Zulieferketten im Wesentlichen auf Markterholungen in der Region EU30 zurückzuführen. Unsere Absätze sind in der Region EU30 im dritten Quartal deutlich um 76,5% auf 22.828 Einheiten gestiegen. Gegenläufig verzeichneten wir in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, einen deutlichen Absatzzrückgang um 19,9% auf 8.395 Einheiten.

Der Absatz des Segments **Trucks Asia** ist im dritten Quartal 2022 um 9,1% auf 41.535 Einheiten gestiegen. Der Absatzanstieg war auf Märkte außerhalb Japans zurückzuführen. In Indonesien haben wir mit einem Plus von 11,5% 12.203 Einheiten abgesetzt. In der Region EU30 verzeichneten wir mit 52,5% einen deutlichen Absatzanstieg auf 3.162 Einheiten im Vergleich zum Vorjahresniveau.

Der Absatz der Auman Lkw, den wir in China in unserem Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (»BFDA«) produzieren, blieb im dritten Quartal mit 13.172 (i.V. 13.174) Einheiten auf dem niedrigen Vorjahresniveau.

Das Segment **Daimler Buses** hat im dritten Quartal 2022 6.283 (i.V. 4.477) Einheiten abgesetzt. Der Absatzanstieg resultierte im Wesentlichen aus einer stärkeren Marktnachfrage in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika. Mit 2.917 Einheiten konnten wir dort 112,9% mehr Fahrgestelle absetzen. Auch in Mexiko erzielten wir ein Absatzplus von 7,1% auf 661 Einheiten. Gegenläufig setzten wir in der Region EU30 mit 1.716 Einheiten insgesamt 1,4% weniger ab, diese Entwicklung wurde auch durch die Engpässe in den Zulieferketten beeinflusst.

B.01**Konzernabsatz¹**

	Q3 2022	Q3 2021	Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	134.972	106.304	+27,0
Trucks North America	49.171	34.604	+42,1
Mercedes-Benz	42.305	31.691	+33,5
Trucks Asia	41.535	38.072	+9,1
Daimler Buses	6.283	4.477	+40,3

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

Das Segment **Financial Services** schloss im dritten Quartal 2022 weltweit neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 2,5 Mrd. € (+69,9%) ab. Im Vorjahresvergleich stieg das Neugeschäft in den beiden Regionen Nordamerika (+63,5%) sowie Europa und Südamerika (+146,5%) deutlich, während Asien ein geringeres Wachstum (+25,8%) verzeichnete.

Das Vertragsvolumen lag Ende September 2022 bei 24,0 Mrd. € und somit deutlich über dem Niveau des Vorjahreswertes (+51,1%). Dieses Wachstum lässt sich einerseits auf positive Währungskursentwicklungen in Nord- und Südamerika zurückführen. Wechselkursbereinigt stabilisierte sich das Vertragsvolumen mit einem Wachstum von 34,0%. Andererseits ist das Wachstum durch die Aufnahme der neuen Phase 2-Märkte (Argentinien, Belgien, Niederlande und Italien im April 2022, die spanische Vermietungsgesellschaft im Mai 2022, Großbritannien im August 2022 und die Türkei am 30. September 2022) in Europa und Südamerika zu begründen. Wechselkursbereinigt sowie bereinigt um das Portfolio dieser Märkte bedeutet dies ein Wachstum von 16,2%.

Die **Investitionen in Sachanlagen** des Daimler Truck-Konzerns beliefen sich im dritten Quartal 2022 auf 184 Mio. € (i.V. 155 Mio. €).

Die **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** inkl. Aktivierungen von Daimler Truck betragen im dritten Quartal 446 Mio. € (i.V. 397 Mio. €).

Wichtige Ereignisse

Daimler Truck, TRATON GROUP und Volvo Group geben Startschuss für Joint-Venture für europäisches Hochleistungs-Ladenetz

Daimler Truck, TRATON GROUP und Volvo Group haben den letzten Schritt zur Gründung des bereits angekündigten Joint Ventures für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur in Europa vollzogen. Das neue Joint Venture soll einen wichtigen Beitrag zum Green Deal der Europäischen Union und damit für den klimaneutralen Güterverkehr bis 2050 leisten. Geplant ist, mindestens 1.700 Hochleistungs-Ladepunkte für Ökostrom anzubieten und in der Nähe von Autobahnen sowie an Logistik-Hubs in Europa zu errichten und zu betreiben.

Elektrisch in Serie: Der Mercedes-Benz eEconic rollt im Werk Würth vom Band

Daimler Truck macht Tempo bei der Elektrifizierung seiner Fahrzeugflotte: Der Mercedes-Benz eEconic für den Kommunaleinsatz ist am Standort Würth im südlichen Rheinland-Pfalz in die Serienproduktion gegangen. Damit rollt nach dem Serienstart des eActros für den städtischen Verteilerverkehr im Oktober 2021 bereits das zweite Modell der batterieelektrisch angetriebenen Mercedes-Benz Lkw serienmäßig in Würth vom Band.

Daimler Truck Financial Services startet Geschäft in Großbritannien und in der Türkei

Daimler Truck Financial Services hat das Geschäft in Großbritannien und in der Türkei gestartet und steht von nun an Kunden von Lkw und Bussen als Finanzpartner zur Seite. Mit Leasing- und Finanzierungslösungen wollen die Landesgesellschaften von Daimler Truck Financial Services eine Schlüsselrolle bei der Förderung elektrischer Antriebe im Transportwesen spielen. Zukünftig werden die Landesgesellschaften zudem spezielle Versicherungspakete für Lkw- und Buskunden vermitteln.

Daimler Truck präsentiert neuen Fernverkehrs-Lkw Western Star 57X in Nordamerika

Daimler Truck North America hat in den USA den komplett neuen Fernverkehrs-Lkw Western Star 57X präsentiert. Der ikonische Truck mit seinem markanten Frontdesign und der charakteristischen Chromoptik ist das jüngste Familienmitglied der erneuerten X-Series Produktfamilie. Der komplett neue 57X richtet sich vor allem an Kunden, die auf Fernverkehrsrouten im Small-Fleets Segment oder als sogenannte Owner Operator unterwegs sind.

Daimler Truck-Tochter FUSO stellt die nächste Generation des eCanter vor

Die Daimler Truck-Tochter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC, »FUSO«) hat in Japan die neue Modellgeneration des vollelektrischen Leicht-Lkw FUSO eCanter

vorge stellt. Nach der Weltpremiere in Japan fand die Europa-premiere des Next Generation e-Canter auf der IAA Transportation 2022 in Hannover statt. Produktionsstart ist 2023. In den kommenden Jahren wird FUSO das neue Fahrzeug auch in weiteren Märkten einführen.

Weltpremiere für die nächste Generation der Setra TopClass und ComfortClass

Die nächste Generation der Setra ComfortClass steht für ein vielseitiges Buskonzept, das höchste Anforderungen an Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Flexibilität erfüllt. Die exklusiven Modelle der TopClass heben Busreisen auf ein neues Level. Höchster Langstreckenkomfort, individueller Luxus und technische Exzellenz verbinden sich in ihnen zu einem wahren Reiseerlebnis.

Mercedes-Benz Omnibusse: Vorfahrt für die Transformation zur Elektromobilität

Daimler Buses treibt die Transformation zur E-Mobilität mit Omnibussen in Städten und Ballungsgebieten energisch voran. Auf der IAA Transportation 2022 in Hannover feierte der Mercedes-Benz eCitaro mit NMC 3 High-Performance-Batterien seine Premiere. Daimler Buses kündigte außerdem für 2023 den eCitaro Range Extender mit Brennstoffzelle an.

Mercedes-Benz Trucks zeigt auf der IAA Transportation 2022 in Hannover erstmals den eActros LongHaul für den Fernverkehr

Nach dem Marktstart des eActros für den schweren Verteilerverkehr im Jahr 2021 hat Mercedes-Benz Trucks auch für den batterieelektrischen schweren Fernverkehr die nächste Stufe gezündet und präsentierte auf der IAA Transportation 2022 in Hannover erstmals den Mercedes-Benz eActros LongHaul. 2024 soll der eActros LongHaul mit einer Reichweite von etwa 500 Kilometer pro Batterieaufladung serienreif sein. Der Lkw wurde vor Ort mit dem »2023 Truck Innovation Award« ausgezeichnet, einem renommierten Branchen-Preis für besonders innovative Lkw, der von der »International Truck of the Year« Jury vergeben wird. Die Jury setzt sich aus 25 erfahrenen Fachjournalisten wichtiger internationaler Medien aus Europa und weiteren Ländern zusammen.

Daimler Truck erreicht wichtigen Meilenstein in China mit dem Start der lokalen Produktion von Mercedes-Benz Lkw für den chinesischen Markt

Beijing Foton Daimler Automotive (»BFDA«), das Joint Venture von Daimler Truck und Foton Motor, feierte die ersten lokal produzierten Mercedes-Benz Lkw an seinem neuen Produktionsstandort in Huairou, Peking. Mit dem Start der Serienproduktion schlägt Daimler Truck ein neues Kapitel in China auf. Zehn Jahre nach der Aufnahme des Geschäftsbetriebs in China baut BFDA seine Präsenz weiter aus und nutzt das Potenzial für profitables Wachstum. Lkw der Marke Auman werden weiterhin in China produziert und vertrieben.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

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

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

Ertragslage

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

Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im dritten Quartal 2022 mit 13,5 Mrd. € (i.V. 9,2 Mrd. €) deutlich über dem Vorjahresquartalswert. Auch bereinigt um positive Wechselkurseffekte lag der Umsatz deutlich über dem Vorjahresquartalsniveau. Der Umsatzanstieg des Daimler Truck-Konzerns resultierte im Wesentlichen aus der verbesserten Preisdurchsetzung der Fahrzeugsegmente, einer vorteilhaften Wechselkursentwicklung (insbesondere US-Dollar) sowie einem deutlichen Anstieg der Absätze.

Die **Funktionskosten** lagen im Wesentlichen aufgrund von gestiegenen Materialkosten, einem deutlichen Absatzanstieg, Wechselkurseffekten sowie Mehrkosten und Ineffizienzen durch Engpässe in den Zulieferketten über dem Vorjahresniveau. Zudem stiegen die Funktionskosten durch Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Spin-Off.

Im dritten Quartal 2022 resultiert der Anstieg im **sonstigen betrieblichen Ergebnis** i.H.v. 70 Mio. € insbesondere aus dem Erwerb von Lkw- und Bus-bezogenen Financial Services Gesellschaften (zusammen nachfolgend auch »erworbenes Finanzdienstleistungsgeschäft«) von der Mercedes-Benz Group.

Das **at-equity-Ergebnis** lag im dritten Quartal 2022 mit -43 Mio. € (i.V. 15 Mio. €) unter dem Vorjahresquartalswert. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den negativen Ergebnisbeitrag des Joint Ventures BFDA zurückzuführen, welcher auf einen deutlichen Marktrückgang sowie auf den positiven Sondereffekt i.H.v. 75 Mio. € aus der Wertaufholung des Joint Ventures in Q3 2021 resultiert.

Das **EBIT** belief sich im dritten Quartal 2022 auf 1.057 Mio. € (i.V. 375 Mio. €) und lag damit deutlich über dem Vorjahresquartalswert. Das bereinigte EBIT des Daimler Truck-Konzerns lag mit 1.273 Mio. € (i.V. 491 Mio. €) ebenfalls deutlich über dem Vorjahresquartalsniveau. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [7 B.04](#) enthalten.

Das **Zinsergebnis** belief sich im dritten Quartal 2022 auf -12 Mio. € (i.V. -21 Mio. €).

Im dritten Quartal 2022 wird unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 55 Mio. € (i.V. 139 Mio. €) ausgewiesen. Die Steuerquote betrug 5,3% (i.V. 39,5%). Im dritten Quartal 2022 wurde die Steuerquote wesentlich durch eine Auflösung der Wertberichtigung der aktiven latenten Steuern von i.H.v. 283 Mio. € beeinflusst.

Das **Konzernergebnis** lag mit 990 Mio. € deutlich über dem Niveau des Vorjahresquartals von 214 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 27 Mio. € (i.V. 8 Mio. €). Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 964 Mio. € (i.V. 207 Mio. €). Das **Ergebnis je Aktie** betrug 1,17 € (i.V. 0,25 €).

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

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

B.02

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung drittes Quartal	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q3 2022	Q3 2021	Q3 2022	Q3 2021	Q3 2022	Q3 2021
in Millionen €						
Umsatzerlöse	13.507	9.160	13.027	8.854	480	306
Umsatzkosten	-10.987	-7.501	-10.633	-7.304	-355	-197
Bruttoergebnis vom Umsatz	2.520	1.659	2.394	1.550	125	109
Vertriebskosten	-669	-648	-639	-624	-30	-24
Allgemeine Verwaltungskosten	-559	-361	-497	-328	-61	-34
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-404	-335	-404	-335	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	173	103	133	137	40	-34
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-43	15	-43	15	-	-
Übriges Finanzergebnis	39	-58	42	-57	-2	-1
EBIT	1.057	375	984	358	72	17
Zinsergebnis	-12	-21	-11	-19	-1	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.045	353	974	337	71	17
Ertragsteuern	-55	-139	-32	-123	-23	-17
Konzernergebnis	990	214	942	215	48	-
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	27	8				
davon Anteil der Aktionäre am Konzernergebnis	964	207				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre						
Unverwässert und verwässert	1,17	0,25				

B.03

EBIT des Industriegeschäfts drittes Quartal	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz		Trucks Asia		Daimler Buses		Überleitung	
	Q3	Q3	Q3	Q3	Q3	Q3	Q3	Q3	Q3	Q3	Q3	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
in Millionen €												
Umsatzerlöse	13.027	8.854	6.155	3.603	5.153	3.682	1.676	1.422	941	810	-887	-664
Umsatzkosten	-10.632	-7.304	-5.023	-2.971	-4.301	-3.175	-1.373	-1.104	-821	-706	875	653
Bruttoergebnis vom Umsatz	2.395	1.550	1.132	632	853	507	303	318	120	104	-13	-11
Vertriebskosten	-638	-624	-102	-75	-358	-342	-153	-165	-59	-59	33	16
Allgemeine Verwaltungskosten	-498	-328	-179	-120	-200	-114	-68	-77	-36	-38	-15	22
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-404	-335	-144	-115	-155	-126	-30	-45	-31	-27	-44	-23
Übrige Erträge/ Aufwendungen	130	95	31	28	129	68	-10	85	27	22	-47	-108
EBIT	984	358	738	351	270	-9	42	117	20	3	-86	-105

EBIT der Segmente im dritten Quartal 2022

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

- + Verbesserte Preisdurchsetzung
- + Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung
- + Positive Entwicklung des Aftersalesgeschäfts
- + Deutlich erhöhtes Absatzvolumen aufgrund hoher Nachfrage
- Gestiegene Materialkosten
- Erhöhte Fixkosten aufgrund Inflation sowie höheren Personalkosten
- Mehrkosten und Ineffizienzen durch Engpässe in den Zulieferketten

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

- + Verbesserte Preisdurchsetzung
- + Positive Entwicklung des Aftersalesgeschäfts
- + Deutlich erhöhtes Absatzvolumen aufgrund hoher Nachfrage
- + Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung
- Gestiegene Materialkosten
- Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme

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

- Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 155 Mio. € (i.V. 13 Mio. €) (Restrukturierungsmaßnahme)
- Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Spin-Off i.H.v. 42 Mio. € (M&A-Sachverhalt)
- Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg i.H.v. 7 Mio. € (M&A-Sachverhalt)

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

- Negativer Effekt des at-equity Ergebnisses aus dem Joint Venture BFDA aufgrund des deutlichen Marktrückgangs sowie Entfall des positiven Sondereffekts in Q3 2021 aus der Wertaufholung des Joint Ventures
- Gestiegene Materialkosten
- Mehrkosten und Ineffizienzen durch Engpässe in den Zulieferketten
- + Höheres Absatzvolumen, insbesondere in Indonesien und in der Region EU30
- + Verbesserte Preisdurchsetzung, insbesondere in den Märkten außerhalb Japans
- + Positive Entwicklung des Aftersalesgeschäfts

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

- Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine Krieg i.H.v. 1 Mio. € (M&A-Sachverhalt)

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

- + Deutlich erhöhtes Absatzvolumen in Brasilien
- + Positive Entwicklung des Aftersalesgeschäfts sowie eine verbesserte Preisdurchsetzung
- + Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung
- Gestiegene Materialkosten

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

- Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 3 Mio. € (i.V. 2 Mio. €) (Restrukturierungsmaßnahme)

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

- + Wegfall der nicht regelmäßig wiederkehrenden Wertminderung des Geschäfts- oder Firmenwertes im Vorjahr
- + Gestiegenes Ergebnis durch erhöhtes Vertragsvolumen im Zusammenhang mit der Aufnahme des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäftes sowie dem Wachstum der bestehenden Märkte
- + Erträge im Zusammenhang mit Erwerben des Finanzdienstleistungsgeschäftes, die in den Bereinigungen enthalten sind
- + Vorteilhafte Entwicklung der Wechselkurse vor allem in Nord- und Südamerika
- Höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit dem neu erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäft sowie der Sicherstellung des operativen Geschäftsbetriebes

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

- Ertrag im Zusammenhang mit Erwerben des Finanzdienstleistungsgeschäfts i.H.v. -23 Mio. € (i.V. 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalt)

Das EBIT der **Überleitung** beträgt -86 Mio. € (i.V. -105 Mio. €). Die Bereinigungen i.H.v. 31 Mio. € (i.V. -8 Mio. €) umfassen im dritten Quartal 2022 Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Spin-Off (M&A Sachverhalt).

Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle
 ↗ **B.04** enthalten.

B.04

Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT drittes Quartal

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
Q3 2022							
EBIT	738	270	42	20	72	-86	1.057
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	155	-	3	-	-	158
M&A-Sachverhalte	-	49	1	-	-23	31	59
Bereinigtes EBIT	738	474	43	23	50	-55	1.273
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	12,0	5,2	2,5	2,2	14,0	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	12,0	9,2	2,6	2,5	9,6	-	-

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
Q3 2021							
EBIT	351	-9	117	3	17	-105	375
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	13	-	2	-	1	16
M&A-Sachverhalte	-	109	-	-	-	-9	100
Bereinigtes EBIT	351	114	117	6	17	-113	491
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	9,7	-0,2	8,3	0,4	4,0	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	9,7	3,1	8,3	0,7	4,0	-	-

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

Die Tabellen [B.05](#), [B.06](#) und [B.07](#) zeigen die Ergebniszahlen der ersten neun Monate 2022.

B.05							
Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung erste neun Monate		Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
		Q1-3 2022	Q1-3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021
in Millionen €							
Umsatzerlöse		36.162	28.418	34.975	27.561	1.187	858
Umsatzkosten		-29.345	-23.126	-28.521	-22.572	-824	-554
Bruttoergebnis vom Umsatz		6.817	5.292	6.454	4.989	363	304
Vertriebskosten		-2.139	-1.924	-2.055	-1.841	-84	-82
Allgemeine Verwaltungskosten		-1.411	-1.143	-1.258	-1.041	-153	-102
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten		-1.144	-991	-1.144	-991	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis		503	1.508	343	1.505	160	3
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen		-155	138	-155	138	-	-
Übriges Finanzergebnis		121	59	125	61	-4	-2
EBIT		2.592	2.940	2.310	2.819	282	121
Zinsergebnis		-35	-69	-33	-67	-2	-2
Ergebnis vor Ertragsteuern		2.557	2.870	2.277	2.752	280	118
Ertragsteuern		-346	-606	-303	-559	-43	-46
Konzernergebnis		2.211	2.265	1.974	2.193	237	72
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		68	24				
davon Anteil der Aktionäre am Konzernergebnis		2.143	2.242				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre							
Unverwässert und verwässert		2,60	2,72				

B.06													
EBIT des Industriegeschäfts erste neun Monate		Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz		Trucks Asia		Daimler Buses		Überleitung	
		Q1-3 2022	Q1-3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021
in Millionen €													
Umsatzerlöse		34.975	27.561	15.889	11.185	14.338	11.788	4.643	4.355	2.439	2.043	-2.334	-1.810
Umsatzkosten		-28.522	-22.572	-13.148	-9.127	-11.662	-9.975	-3.805	-3.453	-2.159	-1.799	2.243	1.782
Bruttoergebnis vom Umsatz		6.454	4.989	2.741	2.057	2.676	1.813	838	902	280	244	-81	-28
Vertriebskosten		-2.054	-1.841	-297	-218	-1.170	-1.054	-477	-448	-190	-174	80	53
Allgemeine Verwaltungskosten		-1.258	-1.041	-472	-379	-449	-341	-191	-231	-130	-120	-16	30
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten		-1.144	-991	-417	-329	-417	-404	-117	-126	-95	-79	-98	-53
Übrige Erträge/Aufwendungen		312	1.704	92	74	311	316	42	220	70	55	-203	1.041
EBIT		2.310	2.819	1.648	1.205	951	330	96	316	-67	-74	-318	1.043

B.07

Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT erste neun Monate

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
Q1-3 2022							
EBIT	1.648	951	96	-67	282	-318	2.592
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	164	-	27	-	1	191
M&A-Sachverhalte	-	212	8	8	-115	38	151
Bereinigtes EBIT	1.648	1.327	104	-32	167	-280	2.934
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	10,4	6,6	2,1	-2,7	20,2	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/ Eigenkapitalrendite (in %)¹	10,4	9,3	2,2	-1,3	11,9	-	-

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
Q1-3 2021							
EBIT	1.205	330	316	-74	121	1.043	2.940
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	95	-	6	-	15	116
M&A-Sachverhalte	-	109	-	15	-	-1.223	-1.098
Bereinigtes EBIT	1.205	534	316	-53	121	-165	1.958
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	10,8	2,8	7,2	-3,6	10,4	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/ Eigenkapitalrendite (in %)¹	10,8	4,5	7,2	-2,6	10,4	-	-

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

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** [↗ B.08](#) weist für die ersten neun Monate 2022 einen Mittelabfluss i.H.v. 1,2 Mrd. € (i.V. Mittelzufluss 1,3 Mrd. €) aus. Bereinigt um den Sondereffekt aus dem Verkauf von 50% der cellcentric GmbH & Co. KG (»cellcentric«) liegt das Ergebnis vor Ertragsteuern über dem Vorjahr. Die positive Entwicklung des Ergebnisses ist im Wesentlichen auf die verbesserte Preisdurchsetzung der Fahrzeugsegmente, eine vorteilhafte Wechselkursentwicklung (insbesondere US-Dollar) sowie einen deutlichen Anstieg der Absätze zurückzuführen.

Der Anstieg der Vorräte ist im Wesentlichen auf Engpässe in den Zulieferketten zurückzuführen, sowie einer hohen Zahl von Fahrzeugen, die sich im Auslieferungsprozess befinden. Dies trug einschließlich des Anstiegs der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kompensierend durch einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, zu einer negativen Working Capital-Veränderung i.H.v. 1,6 Mrd. € (i.V. 1,4 Mrd. €) bei.

Der Rückgang im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit resultiert zusätzlich aus dem Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die positive Entwicklung des Portfolios führte zu deutlich höheren Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die die Rückzahlungen aus dem laufenden Portfolio überkompensiert haben.

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

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

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

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [↗ B.08](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 2,8 Mrd. € (i.V. Mittelzufluss 1,9 Mrd. €). Der Rückgang resultiert zum einen aus der Tatsache, dass bis zum Spin-Off im Dezember 2021 Daimler Truck noch im Cash Pooling mit der Mercedes-Benz Group war. Zum anderen wurden in 2022 im Zusammenhang mit dem erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäft Zahlungsmittel i.H.v. 1,7 Mrd. € an die Mercedes-Benz Group als Gegenleistung übertragen.

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

B.08

Verkürzte Kapitalflussrechnung	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-3 2022	Q1-3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	7.244	1.663	6.904	1.556	340	107
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.557	2.871	2.277	2.752	280	119
Abschreibungen/Wertminderungen	854	882	818	836	36	46
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	218	-1.408	368	-1.436	-150	28
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden						
Vorräte	-2.113	-2.105	-2.106	-2.105	-7	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-531	58	-678	111	147	-53
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.000	620	1.001	619	-1	1
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-2.107	701	-	-	-2.107	701
Vermietete Gegenstände	-19	255	143	215	-162	40
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-224	-120	-309	-152	85	32
Gezahlte/Erstattete Ertragsteuern	-878	-485	-942	-431	64	-54
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-1.243	1.269	573	409	-1.816	860
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-599	-516	-575	-512	-24	-4
Nettozahlungsmittelab-/zufluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts	-1.702	-	-1.077	-	-625	-
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	-182	635	-179	635	-2	-
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-427	1.686	-423	1.693	-4	-7
Sonstige Ein- und Auszahlungen	88	137	96	139	-8	-2
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.822	1.942	-2.158	1.955	-664	-13
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	2.679	-2.266	1.979	-1.448	700	-818
Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group	-23	-1.112	21	-1.335	-44	223
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-39	-27	-39	-27	-	-
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	-1.797	315	1.797	-315
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	2.617	-3.405	163	-2.496	2.454	-909
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	235	6	222	4	13	2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	6.032	1.475	5.705	1.430	327	45

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** [↗ B.08](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 2,6 Mrd. € (i.V. Mittelabfluss 3,4 Mrd. €). Die Veränderung zu den ersten neun Monaten 2021 resultierte im Wesentlichen aus der Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten i.H.v. 4,1 Mrd. €. Die Fremdfinanzierung erfolgte durch die Emission von Anleihen in den USA, Kanada und in den Niederlanden. Die Mittelzuflüsse wurden durch Tilgungen in den ersten neun Monaten 2022 an externen Banken reduziert.

Darüber hinaus wirkte sich der Rückgang der Zahlungen aufgrund von Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group vor dem Spin-Off positiv auf den Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit im Vergleichszeitraum aus. In 2022 führte es zu einem Mittelabfluss von 23 Mio. € (i.V. 1,1 Mrd. €).

B.09

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1-3 2022	Q1-3 2021	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	573	409	+164
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.158	1.955	-4.113
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	423	-1.693	+2.116
Nutzungsrechte	-58	-45	-13
Nettozahlungsmittelabfluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts	1.077	-	+1.077
Übrige Anpassungen	52	23	+29
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-91	649	-740
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	127	130	-3
M&A-Sachverhalte	110	-684	+794
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	145	95	+50

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

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

Die übrigen Anpassungen beinhalten die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von

Anteilen an Tochtergesellschaften ohne Beherrschungsverlust. Zusätzlich beinhalten die übrigen Anpassungen die Daimler Truck Headquarter-Umlage auf Financial Services und sonstige Anpassungen, um ganz oder teilweise zahlungsunwirksame Investitionen oder Desinvestitionen in ihrer ökonomischen Höhe abzubilden.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** führte in den ersten neun Monaten 2022 zu einem Zahlungsmittelabfluss von 0,1 Mrd. € (i.V. Zahlungsmittelzufluss 0,6 Mrd. €). Der Rückgang wurde in den ersten neun Monaten 2022 durch folgende Faktoren beeinflusst:

- Negative Entwicklung des Working Capital durch einen Anstieg der Vorräte, einerseits bedingt durch eine hohe Anzahl von Fahrzeugen im Auslieferungsprozess, andererseits bedingt durch Engpässe in den Zulieferketten
- M&A-Sachverhalte aus dem Brennstoffzellen Joint Venture cellcentric in 2021
- Sonderzuführung zum Pensionsfonds
- Höhere Ertragsteuerzahlungen
- + Positive Entwicklung des Geschäftsverlaufs wirkt sich positiv auf die Liquiditätssituation aus

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir einen **bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ B.09](#). In den Bereinigungen aus M&A-Sachverhalten wirkten im Vorjahr positive Effekte aus dem Verkauf der Anteile an der cellcentric an die Volvo Group, im laufenden Jahr wirkten Effekte aus dem Projekt Fokus. Weitere Bereinigungen resultieren aus Restrukturierungsmaßnahmen vor allem aus den Projekten Fokus und Stream. In den ersten neun Monaten 2022 führte der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts zu einem Zahlungsmittelzufluss von 0,1 Mrd. € (i.V. 0,1 Mrd. €).

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

B.10

Überleitung CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q3 2022	Q3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021
CFBIT des Industriegeschäfts	875	-613	1.012	1.181
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-322	-171	-942	-431
Gezahlte/erhaltene Zinsen	25	-15	30	-44
Übrige Überleitungsposten	14	17	-192	-57
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	592	-782	-91	649

Der **CFBIT des Industriegeschäfts** leitet sich aus dem EBIT und den Veränderungen der operativen Vermögenswerte und Schulden (»Net Assets«) ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte. Die Ablösung der bestehenden Finanzierungsverbindlichkeiten durch den Daimler Truck-Konzern, die Teil der übertragenen Gegenleistung des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts ist und vom Industriegeschäft finanziert wurde, ist herausgerechnet, da diese nicht Teil der operativen Tätigkeit des Industriegeschäfts ist. Die Tabelle [7 B.11](#) zeigt

die Zusammensetzung des CFBIT für das Daimler Truck-Industriegeschäft. In der Tabelle [7 B.12](#) wird für das Industriegeschäft die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt.

Für das Industriegeschäft des Daimler Truck-Konzerns wurde in den ersten neun Monaten 2022 eine bereinigte Cash Conversion Rate von 0,5 erreicht. Diese liegt leicht höher als der Vorjahreswert von 0,3.

B.11

CFBIT

Industriegeschäft

	Q3 2022	Q3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021
in Millionen €				
EBIT	984	357	2.310	2.819
Veränderung im Working Capital	-535	-1.187	-1.783	-1.375
Nettofinanzinvestitionen	-238	45	-179	672
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-205	-204	-533	-503
Abschreibungen/Wertminderungen	277	279	818	836
Übrige	591	97	380	-1.268
CFBIT	875	-613	1.012	1.181

B.12

Überleitung zum bereinigten CFBIT

Industriegeschäft

	Q3 2022	Q3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021
in Millionen €				
CFBIT	875	-613	1.012	1.181
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	5	9	127	130
M&A-Sachverhalte	74	-92	110	-684
Bereinigter CFBIT	953	-696	1.248	627
Bereinigtes EBIT	1.223	475	2.767	1.837
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	0,8	-1,5	0,5	0,3

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

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

Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Netto-Verschuldung des Industriegeschäfts abgezogen. Seit dem 31. Dezember 2021 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 0,1 Mrd. € auf 6,2 Mrd. €.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 6,0 Mrd. € auf 15,2 Mrd. € erhöht [↗ B.14](#).

B.13

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	30. Sept. 2022	31. Dez. 2021	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.705	6.904	-1.199
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	541	99	+442
Liquidität	6.245	7.003	-758
Finanzierungsforderungen/-verbindlichkeiten	561	-966	+1.527
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-647	-14	-633
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-86	-980	+894
Netto-Liquidität	6.159	6.024	+135

B.14

Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns

in Millionen €	30. Sept. 2022	31. Dez. 2021	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.032	7.244	-1.212
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	606	139	+467
Liquidität	6.638	7.383	-745
Finanzierungsverbindlichkeiten	-21.209	-16.599	-4.610
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-647	-14	-633
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-21.856	-16.613	-5.243
Netto-Verschuldung	-15.218	-9.230	-5.988

Refinanzierung

Der Daimler Truck-Konzern hat im dritten Quartal des Jahres 2022 auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten eine **Anleihe** mit zwei Tranchen in Höhe von 0,8 Mrd. Kanadischen Dollar begeben, deren Mittel dem Daimler Truck-Konzern im September zugeflossen sind. Diese Benchmark-Anleihe (Anleihe mit hohem Nominalvolumen) ist in Tabelle [↗ B.15](#) dargestellt.

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

Im September 2022 hat die Daimler Truck AG eine **revolvingende Kreditlinie** i.H.v. 1,0 Mrd. € mit einer Gruppe internationaler Banken abgeschlossen. Diese Kreditlinie hat eine Laufzeit von 24 Monaten und beinhaltet eine Erhöhungsoption, durch die der Kreditbetrag während der ersten 18 Monate der Laufzeit um bis zu 500 Mio. € aufgestockt werden kann. Die Kreditlinie war zum Stichtag 30. September 2022 nicht in Anspruch genommen.

B.15

Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Trucks Finance Canada Inc.	600 Mio. C\$	09.2022	09.2025
Daimler Trucks Finance Canada Inc.	200 Mio. C\$	09.2022	09.2027

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2021 von 54,8 Mrd. € auf 65,4 Mrd. €. Im Anstieg sind 3,9 Mrd. € Effekte aus der Währungsumrechnung enthalten; währungsberichtigt war ein Anstieg von 6,7 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 25,1 Mrd. € aller Vermögenswerte auf Financial Services (i.V. 17,9 Mrd. €). Der Anteil der

kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 51,8 % leicht über dem Niveau des Vorjahres (i.V. 51,0 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme liegt mit 30,5 % leicht unter dem Vorjahresniveau (i.V. 31,6 %).

Tabelle **7 B.16** zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler Truck-Konzerns, des Industriegeschäfts sowie von Financial Services.

B.16

Verkürzte Bilanz

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	30. Sept. 2022	31. Dez. 2021	30. Sept. 2022	31. Dez. 2021	30. Sept. 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €						
Vermögenswerte						
Immaterielle Vermögenswerte	2.816	2.700	2.783	2.688	33	12
Sachanlagen	7.907	7.860	7.818	7.784	89	76
Vermietete Gegenstände	3.987	3.542	3.191	3.294	796	248
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22.401	16.098	–	–	22.401	16.098
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	1.132	1.369	1.132	1.369	–	–
Vorräte	10.643	7.793	10.554	7.783	89	10
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.695	3.962	4.463	3.647	232	315
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.032	7.244	5.705	6.904	327	340
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	606	139	541	99	65	40
davon kurzfristig	584	105	541	99	43	6
davon langfristig	22	34	–	–	22	34
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.591	1.360	1.074	897	517	463
Sonstige Vermögenswerte	3.592	2.733	3.068	2.409	524	324
Bilanzsumme	65.402	54.800	40.329	36.874	25.073	17.926
Eigenkapital und Schulden						
Eigenkapital	20.744	16.423	18.583	14.858	2.161	1.565
Rückstellungen	6.195	7.161	6.057	7.047	138	114
Finanzierungsverbindlichkeiten	21.209	16.599	-561	966	21.770	15.633
davon kurzfristig	5.909	5.479	-6.680	-3.185	12.589	8.664
davon langfristig	15.300	11.120	6.119	4.151	9.181	6.969
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.599	4.359	5.523	4.243	76	116
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	5.307	4.300	4.623	3.887	684	413
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.943	3.419	3.943	3.419	–	–
Sonstige Schulden	2.405	2.539	2.161	2.453	244	85
Bilanzsumme	65.402	54.800	40.329	36.874	25.073	17.926

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

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 2,8 Mrd. € liegen leicht über Vorjahresniveau (i.V. 2,7 Mrd. €). Die in den ersten neun Monaten 2022 aktivierten Entwicklungskosten liegen bei 131 Mio. € (i.V. 147 Mio. €) und entsprechen einem Anteil von 10,3% (i.V. 12,9%) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns.

Die **Sachanlagen** (einschließlich Nutzungsrechte) liegen mit 7,9 Mrd. € (i.V. 7,9 Mrd. €) auf Vorjahresniveau. Dabei erhöhten sich die Sachinvestitionen in den ersten neun Monaten von 344 Mio. € auf 427 Mio. €. In unseren Produktions- und Montagestandorten wurde vor allem in neue Technologien (emissionsfreie Fahrzeuge), in die Weiterentwicklung bestehender Produkte sowie den Ausbau von Vertriebsstrukturen investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen in den ersten neun Monaten Sachinvestitionen von 154 Mio. € (i.V. 158 Mio. €).

Die **Vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich auf 26,4 Mrd. € (i.V. 19,6 Mrd. €). Dies ist vor allem auf das von der Mercedes-Benz Group erworbene Finanzdienstleistungsgeschäft zurückzuführen, aber auch auf einen Anstieg des Neugeschäfts und Wechselkurseffekte. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag daher mit 40,4% über dem Vorjahresniveau (i.V. 35,8%).

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

Die **Vorräte** erhöhten sich von 7,8 Mrd. € auf 10,6 Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf Engpässe in den Zulieferketten zurückzuführen sowie auf eine hohe Zahl von Fahrzeugen, die sich im Auslieferungsprozess befinden.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** gingen aufgrund von Rückzahlungen von Darlehen an Kreditinstitute von 7,2 Mrd. € auf 6,0 Mrd. € zurück.

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

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber 31. Dezember 2021 von 16,4 Mrd. € auf 20,7 Mrd. €. Positive Effekte resultierten aus dem Konzernergebnis von 2,2 Mrd. € sowie aus den Effekten in der Währungsumrechnung von 0,8 Mrd. € und den in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Gewinnen aus leistungsorientierten Pensionsplänen von 1,2 Mrd. €.

Während bei der Bilanzsumme ein Anstieg um 19,3% zu verzeichnen war, stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 26,3% an. Dementsprechend lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 31,7% über Vorjahresniveau (i.V. 30,0%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 46,1% (i.V. 40,3%).


Die **Rückstellungen** liegen mit 6,2 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau (i.V. 7,2 Mrd. €). Dabei reduzierten sich insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, vor allem infolge des deutlich gestiegenen Rechnungszinses.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** erhöhten sich von 16,6 Mrd. € auf 21,2 Mrd. €. Die Veränderung ist im Wesentlichen auf die Refinanzierung des im Berichtszeitraum von der Mercedes-Benz Group erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts zurückzuführen. Die Refinanzierung erfolgte durch Aufnahmen an den Kapitalmärkten sowie bilaterale Bankkredite.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert auf 5,6 Mrd. € (i.V. 4,4 Mrd. €) erhöht. Der Anstieg steht in Zusammenhang mit einem höheren Auftrags- und Produktionsvolumen.

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

Risiko- und Chancenbericht

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

Das verbleibende Geschäftsjahr 2022 ist sowohl für die Weltwirtschaft als auch für die Geschäftsentwicklung von Daimler Truck weiterhin mit großer Unsicherheit behaftet und wird wesentlich durch die Auswirkungen des **Russland-Ukraine-Kriegs** geprägt. Die Sanktionen der EU und der USA sind weiterhin in Kraft. Dementsprechend sind die im Geschäftsbericht 2021 beschriebenen Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen unverändert hoch und weiter mit mittlerer Eintrittswahrscheinlichkeit eingestuft.

Unter anderem in Folge des Russland-Ukraine-Kriegs ist die **Inflation** in den Kernmärkten USA und Europa auf hohem Niveau. Der weitere Konjunkturverlauf im Geschäftsjahr 2022 hängt auch von potenziell weiteren Gegenmaßnahmen der Federal Reserve und der Europäischen Zentralbank ab. Sowohl ausbleibende als auch zu starke Eingriffe der Notenbanken können zu maßgeblichen Verwerfungen in den Finanz- als auch auf den Absatzmärkten führen. Daimler Truck hatte als Reaktion auf die Inflation Anpassungen in der Preisgestaltung durchgeführt. Bisher eingeleitete Maßnahmen der Zentralbanken erfolgten in unterschiedlicher Geschwindigkeit. Infolge dessen gestaltete sich die Entwicklung der Währungskurse in den großen Märkten des Daimler Truck Konzerns volatil und beeinflussen erzielte Ergebnisse aus den ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone.

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

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

Prognosebericht

Der Russland-Ukraine-Krieg, die COVID-19-bedingten Lockdowns in China und die weltweit stark steigenden Verbraucherpreise belasten das globale Wirtschaftswachstum, sodass wir für das Gesamtjahr 2022 mit gut 2,5% ein deutlich geringeres Wachstum als im Vorjahr (+5,9%) erwarten.

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Verflechtung von Russland und der Eurozone sowie deren Abhängigkeit von russischen Öl-, Gas- und Kohle-Exporten, ist das Euro-Währungsgebiet besonders stark vom Russland-Ukraine-Krieg betroffen. Aktuell gehen wir dennoch von einem Wirtschaftswachstum von gut 3% im laufenden Jahr für die Eurozone aus. Aufgrund der gestiegenen Energiepreise beträgt unsere Inflationserwartung in der Eurozone für 2022 rund 8,5% und bewegt sich damit auf einem außergewöhnlich hohen Niveau.

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

Die nachfolgende Tabelle [↗ B.17](#) zeigt unsere aktuellen Prognosekennzahlen für das Geschäftsjahr 2022. Der Ausblick unterliegt insbesondere den weiteren Entwicklungen im Krieg in der Ukraine und dessen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft sowie der Entwicklung des sehr hohen Inflationsdrucks und den damit verbundenen Zinserhöhungen der Zentralbanken. Auch die weitere makroökonomische, geopolitische sowie die COVID-19-Pandemie-Entwicklung bergen ein außergewöhnliches Maß an Unsicherheit. In Summe gehen wir jedoch davon aus, dass es zu keinen Produktionsausfällen aufgrund der Verfügbarkeit von Gas kommt und wir im vierten Quartal unseren Konzernabsatz gegenüber den Vorquartalen dieses Jahres signifikant steigern werden.

B.17

Prognosekennzahlen von Daimler Truck

	Zusammengefasster Lagebericht 2021	Q1/Q2 2022 aktualisierte Prognose für das Jahr 2022	Q3 2022 aktualisierte Prognose für das Jahr 2022	Erläuterungen für die Veränderung der Prognose
Markt der schweren Lkw				
Nordamerika – in Tsd. Einheiten -	255 bis 295	-	-	
EU30 – in Tsd. Einheiten -	240 bis 280	-	260 bis 300	
Konzern				
Umsatz	45,5 bis 47,5 Mrd. €	48,0 bis 50,0 Mrd. €	50,0 bis 52,0 Mrd. €	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Preisdurchsetzung • Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung
EBIT	leichter Rückgang	auf Vorjahresniveau	leichter Anstieg	<ul style="list-style-type: none"> • Leichter EBIT-Anstieg aufgrund der angepassten Umsatzprognose
EBIT (bereinigt)	signifikanter Anstieg	-	-	
Sachinvestitionen	leichter Anstieg	-	-	
Forschungs- und Entwicklungsleistungen (inkl. aktivierte Entwicklungskosten)	leichter Anstieg	-	-	
Industriegeschäft				
Absatz – in Tsd. Einheiten -	500 bis 520	-	-	
Umsatz	44,0 bis 46,0 Mrd. €	46,0 bis 48,0 Mrd. €	48,0 bis 50,0 Mrd. €	<ul style="list-style-type: none"> • Analog Erläuterungen für den Konzernumsatz
Umsatzrendite (bereinigt)	7 % bis 9 %	-	-	
Free Cash Flow	auf Vorjahresniveau	-	-	
Trucks North America				
Absatz – in Tsd. Einheiten -	175 bis 195	-	-	
Umsatzrendite (bereinigt)	10 % bis 12 %	-	-	
Mercedes-Benz				
Absatz – in Tsd. Einheiten -	155 bis 175	-	-	
Umsatzrendite (bereinigt)	6 % bis 8 %	-	7 % bis 9 %	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Marge, insbesondere im Neufahrzeuggeschäft
Trucks Asia				
Absatz – in Tsd. Einheiten -	140 bis 160	-	-	
Umsatzrendite (bereinigt)	3 % bis 5 %	1 % bis 3 %	-	
Daimler Buses				
Absatz – in Tsd. Einheiten -	20 bis 25	-	-	
Umsatzrendite (bereinigt)	> 0 %	-	-	
Financial Services				
Neugeschäft	8 bis 9 Mrd. €	9 bis 10 Mrd. €	-	
Eigenkapitalrendite (bereinigt)	5 % bis 7 %	9 % bis 11 %	-	

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »anstreben«, »Ambition«, »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, 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 Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrundeliegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

C.01

	Anmerkung	Q3 2022	Q3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021
in Millionen €					
Umsatzerlöse	3	13.507	9.160	36.162	28.418
Umsatzkosten		-10.987	-7.501	-29.345	-23.126
Bruttoergebnis vom Umsatz		2.520	1.659	6.817	5.292
Vertriebskosten		-669	-649	-2.139	-1.924
Allgemeine Verwaltungskosten		-559	-361	-1.411	-1.143
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten		-404	-335	-1.144	-991
Sonstige betriebliche Erträge	4	203	162	669	1.753
Sonstige betriebliche Aufwendungen	4	-30	-59	-166	-245
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	9	-43	15	-155	138
Übriges Finanzergebnis		39	-58	121	60
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	22	1.057	374	2.592	2.940
Zinserträge		33	10	115	38
Zinsaufwendungen		-45	-30	-150	-107
Ergebnis vor Ertragsteuern		1.045	354	2.557	2.871
Ertragsteuern	5	-55	-140	-346	-606
Konzernergebnis		990	214	2.211	2.265
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		26	7	68	23
davon Anteil der Aktionäre am Konzernergebnis		964	207	2.143	2.242
Ergebnis je Aktie (in €)					
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre	23				
Unverwässert und verwässert		1,17	0,25	2,60	2,72

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

C.02

	Q3 2022	Q3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021
in Millionen €				
Konzernergebnis	990	214	2.211	2.265
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	418	285	837	458
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	-5	-1	1	-
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	25	10	25	-10
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden	438	294	863	448
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	134	97	1.187	750
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	-9	-2	-7	-2
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden	125	95	1.180	748
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	562	389	2.043	1.196
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	2	4	-16	-3
davon Anteil der Aktionäre am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	560	385	2.059	1.199
Gesamtergebnis	1.552	603	4.254	3.461
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	28	11	52	20
davon Anteil der Aktionäre am Gesamtergebnis	1.524	592	4.202	3.441

Konzernbilanz

C.03

	Anmerkung	30. Sept. 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €			
Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	6	2.816	2.700
Sachanlagen	7	7.907	7.860
Vermietete Gegenstände	8	3.987	3.542
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	9	1.132	1.369
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	10	12.468	8.943
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		22	34
Übrige finanzielle Vermögenswerte	11	837	706
Aktive latente Steuern		1.924	1.388
Übrige Vermögenswerte		403	309
Langfristige Vermögenswerte		31.496	26.851
Vorräte	12	10.643	7.793
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		4.695	3.962
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	10	9.933	7.155
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		6.032	7.244
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		584	105
Übrige finanzielle Vermögenswerte	11	754	654
Übrige Vermögenswerte		1.265	1.036
Kurzfristige Vermögenswerte		33.906	27.949
Bilanzsumme		65.402	54.800
Eigenkapital und Schulden			
Gezeichnetes Kapital		823	823
Kapitalrücklagen		14.277	14.277
Gewinnrücklagen		5.299	1.886
Übrige Rücklagen		-194	-1.066
Den Aktionären zustehendes Eigenkapital		20.205	15.920
Nicht beherrschende Anteile		539	503
Eigenkapital	13	20.744	16.423
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	14	1.188	2.471
Rückstellungen für sonstige Risiken	15	2.681	2.645
Finanzierungsverbindlichkeiten	16	15.300	11.120
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	17	2.376	1.802
Passive latente Steuern		55	68
Passivischer Abgrenzungsposten	18	998	1.111
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		2.080	1.785
Übrige Verbindlichkeiten		52	31
Langfristige Schulden		24.730	21.033
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		5.599	4.359
Rückstellungen für sonstige Risiken	15	2.326	2.045
Finanzierungsverbindlichkeiten	16	5.909	5.479
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	17	2.931	2.498
Passivischer Abgrenzungsposten	18	627	664
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		1.863	1.634
Übrige Verbindlichkeiten		673	665
Kurzfristige Schulden		19.928	17.344
Bilanzsumme		65.402	54.800

Der nachfolgende Anhang ist integraler Bestandteil des Konzernzwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung

C.04

	Q1-3 2022	Q1-3 2021
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.557	2.871
Abschreibungen/Wertminderungen	854	882
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	223	-775
Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	-5	-633
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden		
Vorräte	-2.113	-2.105
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-531	58
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.000	620
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-2.107	701
Vermietete Gegenstände	-19	255
Zahlungsmittelabfluss für die Erfüllung der Pre-existing Relationships	-118	-
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-106	-120
Gezahlte Ertragsteuern	-878	-485
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-1.243	1.269
Zugänge zu Sachanlagen	-427	-344
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-172	-172
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	79	89
Erlös aus dem Verkauf von Anteilsbesitz an Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG ¹	-	634
Cash Flow aus dem Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	-8	136
Nettozahlungsmittelabfluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts ²	-1.757	-
Nettozahlungsmittelzufluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts ²	55	-
Erwerb von sonstigem Anteilsbesitz	-174	-135
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-2.213	-1.290
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	1.786	2.976
Sonstige Ein- und Auszahlungen	9	48
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.822	1.942
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	2.679	-2.266
Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group	-23	-1.112
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-39	-27
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	2.617	-3.405
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	235	6
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.213	-188
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	7.244	1.663
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	6.032	1.475

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

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

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

C.05

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Nettoinvestition der Mercedes-Benz Group ¹ / Gewinnrücklagen ²	Übrige Rücklagen	
				Währungsumrechnung	Eigenkapitalinstrumente/ Fremdkapitalinstrumente
Stand zum 1. Januar 2021	-	-	9.703	-1.525	19
Konzernergebnis	-	-	2.242	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	913	461	-3
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-163	-	1
Gesamtergebnis	-	-	2.992	461	-2
Dividenden an nicht beherrschende Anteile	-	-	-	-	-
Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group ¹	-	-	-1.167	-	-
Sonstige Veränderungen	-	-	28	-	-
Stand zum 30. September 2021	-	-	11.556	-1.064	17
Stand zum 1. Januar 2022	823	14.277	1.886	-1.092	13
Konzernergebnis	-	-	2.143	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	1.319	853	-4
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-132	-	-1
Gesamtergebnis	-	-	3.330	853	-5
Dividenden an nicht beherrschende Anteile	-	-	-	-	-
Sonstige Veränderungen	-	-	83	-	-
Stand zum 30. September 2022	823	14.277	5.299	-239	8

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

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

Derivative Finanz- instrumente	Den Aktionären zustehendes Eigenkapital	Nicht beherr- schende Anteile	Summe Eigen- kapital	
				in Millionen €
28	8.225	483	8.708	Stand zum 1. Januar 2021
-	2.242	23	2.265	Konzernergebnis
-10	1.361	-3	1.358	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
-	-162	-	-162	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-10	3.441	20	3.461	Gesamtergebnis
-	-	-26	-26	Dividenden an nicht beherrschende Anteile
-	-1.167	-	-1.167	Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group ¹
-9	19	17	36	Sonstige Veränderungen
9	10.518	494	11.012	Stand zum 30. September 2021
13	15.920	503	16.423	Stand zum 1. Januar 2022
-	2.143	68	2.211	Konzernergebnis
23	2.191	-16	2.175	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
2	-131	-	-131	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
25	4.202	52	4.254	Gesamtergebnis
-	-	-52	-52	Dividenden an nicht beherrschende Anteile
-	83	36	119	Sonstige Veränderungen
37	20.205	539	20.744	Stand zum 30. September 2022

Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss

1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

Allgemeines

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

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

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

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

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss wurde am 10. November 2022 vom Vorstand der Daimler Truck Holding AG freigegeben. Der Konzernzwischenabschluss wurde vom Konzernabschlussprüfer einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

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

Veröffentlichte, aber noch nicht angewendete IFRS

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

Konjunkturelle Einflüsse, unregelmäßige Aufwendungen

Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise indikativ für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind.

In den ersten neun Monaten 2022 wirkten sich auf Konzernebene Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen im Zusammenhang mit den im Dezember 2019 mit dem Gesamtbetriebsrat der Mercedes-Benz Group AG vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung aus. Die Aufwendungen waren primär den Segmenten Mercedes-Benz und Daimler Buses zuzuordnen.

Der Konzern erfasste auch eine Rückstellung für eine faktische Verpflichtung im Zusammenhang mit dem von Mercedes-Benz do Brasil Ltda. (Brasilien) im September 2022 angekündigten Transformationsplan zur Restrukturierung bestimmter interner Aufgaben und damit zur Reduzierung von Kosten und ca. 2.200 Arbeitsplätzen auf sozial verantwortliche Weise. Die Aufwendungen waren dem Segment Mercedes-Benz zuzuordnen.

Im dritten Quartal 2022 beliefen sich die Aufwendungen aus diesen Programmen auf 158 Mio. € (Q3 2021: 17 Mio. €). In den ersten neun Monaten 2022 beliefen sich die Aufwendungen aus diesen Programmen auf 191 Mio. € (Q1-3 2021: 116 Mio. €).

Ertragsteuern

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

Erhebliche Ereignisse und Geschäftsvorfälle im Berichtszeitraum

Seit Ende Februar 2022 befindet sich Russland im Krieg mit der Ukraine. Am 27. Februar 2022 hat der Konzern beschlossen, alle Geschäftsaktivitäten in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Die erhöhten Risiken im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg führten zu einer Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 99 Mio. €, die entsprechend in den Vertriebskosten erfasst wurde. Im dritten Quartal 2022 wurde zudem eine Wertberichtigung auf Vorräte in Höhe von 17 Mio. € vorgenommen. Außerdem lag ein »triggering event« zur Durchführung eines Impairment Tests zum 28. Februar 2022 für das Gemeinschaftsunternehmen Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH (»DKTH«) vor, ein Gemeinschaftsunternehmen mit dem russischen Lkw-Hersteller KAMAZ. Hieraus resultierte im ersten Quartal eine Wertminderung des at-equity Buchwerts von 71 Mio. € auf 0 Mio. €, welche im Segment Mercedes-Benz erfasst wurde. Diese Situation blieb im dritten Quartal unverändert.

Konsolidierungskreis

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

2. Unternehmenszusammenschlüsse

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

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

Zum Erwerbszeitpunkt am 1. April 2022 erwarb der Daimler Truck-Konzern im Rahmen von Share Deals 100% der Anteile an den Financial Services-Gesellschaften Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. und Mercedes-Benz Servicios S.A.U inklusive der Anteile an deren Tochterunternehmen Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A. mit Sitz in Argentinien, Buenos Aires, Daimler Truck Financial Services Belgium S.A./N.V. mit Sitz in Belgien, Brüssel (nachfolgend auch »BEL« genannt), Mercedes-Benz Trucks Financial Services Italia S.p.A. mit Sitz in Italien, Rom (nachfolgend auch »ITA« genannt) und Daimler Truck Financial Services Nederland B.V. mit Sitz in den Niederlanden, Utrecht (nachfolgend auch »NL« genannt). Zum 30. September 2022 erwarb der Daimler Truck-Konzern 100% der Anteile an der Mercedes-Benz Kamyon Finansman A.S. mit Sitz in der Türkei, Istanbul (nachfolgend auch »TR« genannt). Die zuvor genannten Share Deal-Transaktionen stellen Unternehmenszusammenschlüsse (zusammen nachfolgend auch »Share Deal Transaktionen« genannt) im Sinne des IFRS 3 »Unternehmenszusammenschlüsse« dar. Aufgrund von Wesentlichkeitsaspekten werden die Informationen über die Unternehmenszusammenschlüsse in Argentinien

bezüglich der Mercedes-Benz Servicios S.A.U, inklusive der Anteile an dessen Tochterunternehmen Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A., sowie Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. im Folgenden auf aggregierter Basis dargestellt (nachfolgend auch »ARG« genannt).

Außerdem erwarb der Daimler Truck-Konzern zum Erwerbszeitpunkt am 6. Mai 2022 im Rahmen eines Asset Deals den Lkw- und Bus-bezogenen Financial Services-Geschäftsbereich der Mercedes-Benz Renting, S.A. mit Sitz in Spanien, Madrid (nachfolgend auch »ESP« genannt) und am 1. August 2022 im Rahmen eines weiteren Asset Deals den Lkw- und Bus-bezogenen Financial Services-Geschäftsbereich der Mercedes-Benz Financial Services UK Ltd. mit Sitz im Vereinigten Königreich, Milton Keynes (nachfolgend auch »UK« genannt). Beide Erwerbe stellen ebenfalls einen Unternehmenszusammenschluss im Sinne des IFRS 3 »Unternehmenszusammenschlüsse« dar.

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

Vor dem Erwerb gab es zwischen dem Daimler Truck-Konzern als Erwerber und dem erworbenen Lkw- und Bus-bezogenen Finanzdienstleistungsgeschäft bereits bestehende vertragliche Beziehungen (»Pre-existing Relationships«) im Rahmen der Überlassung von Lkw/Bussen an die Financial Services-Gesellschaften zur Weitervermietung an Endkunden sowie aus der Übernahme von Chancen und Risiken aus Restwerten. Mit dem Erwerb der Financial Services-Gesellschaften wurden diese vertraglichen Beziehungen beendet. Der beizulegende Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt lag bei 118 Mio. €. Der beizulegende Zeitwert der Pre-existing Relationships wurde anhand der Discounted Cash Flow-Methode bewertet. Hieraus resultierte ein sonstiger betrieblicher Ertrag i.H.v. 63 Mio. €, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der ersten neun Monate 2022 erfasst und vollständig dem Segment Financial Services zugeordnet wurde. Dieser Betrag entspricht dem niedrigeren Wert aus dem Betrag der Kündigung und dem Wert des nicht marktgerechten Bestandteils der Verträge. Hierbei wurden auch bereits bestehende Vermögenswerte und Schulden beim Daimler Truck-Konzern als Erwerber berücksichtigt.

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

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

C.06**Übertragene Gegenleistungen der Unternehmenszusammenschlüsse (vorläufig)**

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP	UK	TR	Total
in Millionen €								
Zahlungsmittel zum Erwerb der Share Deal-Transaktionen und Asset Deal-Transaktionen (Kaufpreise) ¹	7	2	18	46	192	694	29	988
Ablöse der Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber der Mercedes-Benz Group in Zahlungsmitteln ²	-	80	601	396	-	-	-	1.077
Abzüglich der zugeordneten Zahlungsmittel für die Erfüllung der Pre-existing Relationships	-	-12	-5	-3	-83	-14	-	-118
Gesamte übertragene Gegenleistung (vorläufiger Kaufpreis)	7	70	614	439	109	680	29	1.946
Davon bezahlt bis zum 30. Sept. 2022	7	70	614	439	109	534	23	1.794
Erworbene Zahlungsmittel	-10	-	-2	-6	-	-	-75	-93
Nettozahlungsmittelabfluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts bis zum 30. Sept. 2022	-3	70	612	433	109	534	-52	1.702

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

2 Die abgelösten Finanzierungsverbindlichkeiten sind ebenfalls als final zu betrachten.

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

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

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

C.07**Erworbene Vermögenswerte und übernommene Schulden mit den beizulegenden Zeitwerten (vorläufig)**

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP	UK	TR	Total
in Millionen €								
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	-	-	3	-	5	-	9
Sachanlagen	-	-	-	-	-	-	-	-
Vermietete Gegenstände	-	8	18	97	95	228	-	446
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	94	69	642	337	-	439	534	2.115
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	6	-	13	-	-	2	22
Zahlungsmittel und -äquivalente	10	-	2	6	-	-	75	93
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1	-	-	-	3	-	14	18
Übrige Vermögenswerte	7	1	6	1	1	-	4	20
Summe Vermögenswerte	114	84	668	457	99	672	629	2.723
Rückstellungen	-	-	-	-	-	-	2	2
Finanzierungsverbindlichkeiten	68	-	-	-	-	-	532	600
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	5	-	4	-	-	-	9
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10	1	-	12	2	-	34	59
Sonstige Schulden	4	1	2	6	2	-	8	23
Summe Schulden	82	7	2	22	4	-	576	693
Erworbenes Nettovermögen	32	77	666	435	95	672	54	2.031
Gesamte übertragene Gegenleistung (vorläufiger Kaufpreis)	7	70	614	439	109	680	29	1.946
Geschäfts- oder Firmenwert (+) oder Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert (-) (vorläufig)	-25	-7	-52	4	14	8	-25	-83

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

Die Unternehmenszusammenschlüsse von BEL, ITA, ARG und TR führten zu einem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert in Höhe von 109 Mio. € und wurden als sonstiger betrieblicher Ertrag in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der ersten neun Monate 2022 ausgewiesen. Der Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert resultiert in erster Linie aus der erwarteten geringeren Profitabilität der Unternehmen im Zusammenhang mit der marktüblichen Eigenkapitalausstattung.

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

ausgegangen. Die Kaufpreisallokation wird innerhalb eines Jahres abgeschlossen sein.

Die Tabelle 7 C.09 zeigt die Höhe der erwirtschafteten Umsatzerlöse und Ergebnisse nach Steuern der Transaktionen vom Erwerbszeitpunkt bis zum 30. September 2022, die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der ersten neun Monate 2022 erfasst wurden.

Die Pro-forma-Umsatzerlöse und das Pro-forma-Konzernergebnis nach Steuern, die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den ersten neun Monaten 2022 erfasst worden wären, wenn die Unternehmenszusammenschlüsse bereits zum 1. Januar 2022 stattgefunden hätten, würden 377 Mio. € sowie 4 Mio. € betragen. Bei der Ermittlung dieser Beträge hat das Management angenommen, dass die vorläufig ermittelten Anpassungen der beizulegenden Zeitwerte, die zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen wurden, auch im Falle eines Erwerbs am 1. Januar 2022 gültig gewesen wären.

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

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

C.08

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

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP	UK	TR	Total
in Millionen €								
Vertragliche Bruttobeträge	97	76	668	354	–	443	555	2.193
Dazugehörige voraussichtlich uneinbringliche Cash Flows	1	1	27	4	–	4	19	56

C.09

Erwirtschaftete Umsatzerlöse und Ergebnisse nach Steuern vom Erwerbszeitpunkt bis zum 30. Sept. 2022

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP	UK	TR	Total
in Millionen €								
Umsatzerlöse	22	8	21	30	32	21	–	133
Ergebnisse nach Steuern	-2	1	3	4	-4	-2	-7	-8

C.10

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

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP	UK	TR	Total
in Millionen €								
Pro-forma-Umsatzerlöse (anteilig)	8	4	9	23	22	73	105	244
Pro-forma-Konzernergebnis nach Steuern (anteilig)	2	–	–	1	–	-12	21	12

3. Umsatzerlöse

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

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

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

Die Umsatzerlöse gemäß IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse aus dem zweiten Quartal 2022 im Segment Mercedes-Benz aus einem Lizenzvertrag mit Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (»BFDA«), einer at-equity bewerteten Finanzinvestition des Daimler Truck-Konzerns (siehe [Anmerkung 24](#). Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen).

C.11

Umsatzerlöse drittes Quartal

	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
Q3 2022								
Umsatzerlöse IFRS 15	6.137	5.022	1.670	903	50	13.782	-864	12.918
Europa	56	3.159	112	615	16	3.958	-260	3.698
Nordamerika	5.986	320	44	63	10	6.423	-357	6.066
Asien	2	440	1.271	11	4	1.728	-161	1.567
Lateinamerika	35	858	72	181	7	1.153	-75	1.078
Übrige Märkte	58	245	171	33	13	520	-11	509
Sonstige Umsatzerlöse	19	131	6	37	430	623	-34	589
Umsatzerlöse gesamt	6.156	5.153	1.676	940	480	14.405	-898	13.507

	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
Q3 2021								
Umsatzerlöse IFRS 15	3.602	3.525	1.412	759	53	9.351	-639	8.712
Europa	19	2.104	70	602	-	2.795	-187	2.608
Nordamerika	3.475	296	8	44	34	3.857	-307	3.550
Asien	2	262	1.132	11	3	1.410	-119	1.291
Lateinamerika	45	666	29	85	3	828	-26	802
Übrige Märkte	61	197	173	17	13	461	0	461
Sonstige Umsatzerlöse	2	157	10	51	254	474	-26	448
Umsatzerlöse gesamt	3.604	3.682	1.422	810	307	9.825	-665	9.160

Umsatzerlöse erste neun Monate

	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
Q1-3 2022								
Umsatzerlöse IFRS 15	15.857	13.926	4.619	2.283	123	36.808	-2.260	34.548
Europa	125	8.738	278	1.605	24	10.770	-637	10.133
Nordamerika	15.444	875	90	165	34	16.608	-941	15.667
Asien	6	1.448	3.638	36	13	5.141	-475	4.666
Lateinamerika	123	2.278	167	412	16	2.996	-169	2.827
Übrige Märkte	159	587	446	65	36	1.293	-38	1.255
Sonstige Umsatzerlöse	32	412	24	156	1.064	1.688	-74	1.614
Umsatzerlöse gesamt	15.889	14.338	4.643	2.439	1.187	38.496	-2.334	36.162

	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
Q1-3 2021								
Umsatzerlöse IFRS 15	11.183	11.343	4.339	1.862	101	28.828	-1.780	27.048
Europa	67	7.348	151	1.388	0	8.954	-522	8.432
Nordamerika	10.834	821	61	110	57	11.883	-842	11.041
Asien	11	806	3.424	41	7	4.289	-321	3.968
Lateinamerika	105	1.695	95	261	8	2.164	-92	2.072
Übrige Märkte	166	673	608	62	29	1.538	-3	1.535
Sonstige Umsatzerlöse	2	445	16	181	757	1.401	-31	1.370
Umsatzerlöse gesamt	11.185	11.788	4.355	2.043	858	30.229	-1.811	28.418

4. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die **Sonstigen betrieblichen Erträge** beliefen sich im dritten Quartal 2022 auf 203 Mio. € (Q3 2021: 162 Mio. €) sowie in den ersten neun Monaten 2022 auf 669 Mio. € (Q1-3 2021: 1.753 Mio. €).

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Erträge aus Badwill i.H.v. 109 Mio. € und Erträge aus der Beendigung bestehender Vertragsverhältnisse («Pre-existing Relationships») in Höhe von 63 Mio. € aufgrund des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts.

Die **Sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen im dritten Quartal 2022 bei 30 Mio. € (Q3 2021: 59 Mio. €) sowie in den ersten neun Monaten 2022 bei 166 Mio. € (Q1-3 2021: 245 Mio. €).

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

5. Ertragsteuern

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

C.12

Ertragsteuern

	Q3 2022	Q3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021
in Millionen €				
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.045	354	2.557	2.871
Ertragsteuern	-55	-140	-346	-606
Steuerquote	5,3%	39,5%	13,5%	21,1%

In den ersten neun Monaten 2022 wurde die Steuerquote wesentlich durch die Auflösung der vollständigen Wertberichtigung der aktiven latenten Steuern von 393 Mio. € (Q1-2 2022: 110 Mio. €) beeinflusst, die im Wesentlichen aus der geänderten Einschätzung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern sowie der Reduktion der temporären Differenzen aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen im deutschen Organkreis resultiert.

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

6. Immaterielle Vermögenswerte

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

C.13

Immaterielle Vermögenswerte

	30. Sept. 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €		
Geschäfts- oder Firmenwerte (erworben)	717	634
Entwicklungskosten (selbst geschaffen)	754	714
Übrige immaterielle Vermögenswerte ¹	1.345	1.352
	2.816	2.700

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

Die Immateriellen Vermögenswerte beinhalten im dritten Quartal 2022 aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 42 Mio. € (Q3 2021: 61 Mio. €) sowie in den ersten neun Monaten 2022 in Höhe von 131 Mio. € (Q1-3 2021: 147 Mio. €). Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten belaufen sich im dritten Quartal 2022 auf 30 Mio. € (Q3 2021: 51 Mio. €) sowie in den ersten neun Monaten 2022 auf 90 Mio. € (Q1-3 2021 auf 153 Mio. €).

7. Sachanlagen

Die zum 30. September 2022 in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 7.907 Mio. € (31. Dezember 2021: 7.860 Mio. €) enthalten auch Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

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

C.14

Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)

	30. Sept. 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €		
Grundstücke, Bauten und grundstücksgleiche Rechte	2.654	2.590
Technische Anlagen und Maschinen	1.886	1.873
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.706	1.607
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	552	581
	6.798	6.651

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

C.15

Nutzungsrechte

	30. Sept. 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	1.068	1.166
Technische Anlagen und Maschinen	5	3
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	35	40
	1.108	1.209

8. Vermietete Gegenstände

Zum 30. September 2022 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 3.987 Mio. € (31. Dezember 2021: 3.542 Mio. €).

Die wesentlichen Veränderungen im dritten Quartal 2022 sowie in den ersten neun Monaten 2022 können der folgenden Tabelle [7 C.16](#) entnommen werden:

C.16

Übersicht Zu- und Abgänge Vermietete Gegenstände

	Q3 2022	Q3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021
in Millionen €				
Zugänge	420	238	1.082	735
Zugänge aus Erwerb (Fair Value)	228	0	446	0
Abgänge (netto)	178	138	565	474
Abschreibungen	198	163	503	522

Die Zugänge aus Erwerb stellen das erworbene Finanzdienstleistungsgeschäft dar.

9. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [7 C.17](#) zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

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

Für die Veränderung des Buchwerts von BFDA wird auf [Anmerkung 24](#). Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen verwiesen.

cellcentric

In den ersten neun Monaten 2022 haben der Daimler Truck-Konzern und die Volvo Group Kapitaleinlagen i.H.v. insgesamt 170 Mio. € in cellcentric eingebracht, was zu einer Erhöhung des at-equity-Buchwerts des Daimler Truck-Konzerns um 85 Mio. € führte.

Commercial Vehicle Charging Europe BV

Im dritten Quartal 2022 gründete der Daimler Truck-Konzern gemeinsam mit der Volvo Group und der TRATON Group das Gemeinschaftsunternehmen CVCharg zur Errichtung und zum Betrieb eines europäischen Hochleistungsladenetzes für batteriebetriebene Lkw und Reisebusse.

Das Gemeinschaftsunternehmen wird zu gleichen Teilen von den drei Parteien gehalten und wird nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. CVCharg-bezogene Aktivitäten werden keinem berichtspflichtigen Segment, sondern in der Segmentberichterstattung der Überleitung zugeordnet. Der at-equity-Buchwert im Daimler Truck-Konzern beträgt zum 30. September 2022 4 Mio. €.

C.17

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
30. Sept. 2022				
At-equity-Buchwert	126	987	19	1.132
At-equity-Ergebnis (Q3 2022)	3	-49	3	-43
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2022)	11	-172	6	-155
31. Dezember 2021				
At-equity-Buchwert	120	1.233	16	1.369
At-equity-Ergebnis (Q3 2021)	-45	59	1	15
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2021)	-34	168	4	138

C.18

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

	cellcentric ¹	BFDA ¹	Übrige ³	Gesamt
in Millionen €				
30. September 2022				
Höhe des Anteils (in %)	50	50		
At-equity-Buchwert	698	274	15	987
At-equity-Ergebnis (Q3 2022)	-12	-36	-1	-49
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2022)	-40	-61	-71	-172
31. Dezember 2021				
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0	-	-
At-equity-Buchwert	654	474	105	1.233
At-equity-Ergebnis (Q3 2021)	-15	63	11	59
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2021)	-32 ²	150	50	168

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

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

³ Zum 30. September 2022, einschließlich der Wertminderung des at-equity-Buchwert der DKTH i.H.v. 71 Mio. €.

10. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind in der Tabelle [C.19](#) dargestellt.

C.19

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Millionen €	30. Sept. 2022			31. Dez. 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Buchwert (brutto)	10.115	12.815	22.930	7.278	9.218	16.496
Absatzfinanzierung mit Endkunden	4.670	9.254	13.924	3.481	6.989	10.470
Absatzfinanzierung mit Händlern	4.176	901	5.077	2.858	722	3.580
Finanzierungsleasing-Verträge	1.269	2.660	3.929	939	1.507	2.446
Wertberichtigungen	-182	-347	-529	-123	-275	-398
Buchwert (netto)	9.933	12.468	22.401	7.155	8.943	16.098

11. Übrige finanzielle Vermögenswerte

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

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

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

C.20

Übrige finanzielle Vermögenswerte

in Millionen €	30. Sept. 2022			31. Dez. 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Eigen- und Fremdkapitalanteile	-	474	474	-	482	482
erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	101	101	-	85	85
erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	217	217	-	244	244
Zu Anschaffungskosten bewertet	-	156	156	-	153	153
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	62	135	197	42	21	63
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	86	-	86	3	2	5
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	606	228	834	609	201	810
	754	837	1.591	654	706	1.360

12. Vorräte

Die Vorräte sind in der Tabelle [7 C.21](#) dargestellt.

C.21

Vorräte

	30. Sept. 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.923	1.314
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.867	2.642
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	4.839	3.832
Geleistete Anzahlungen	14	5
	10.643	7.793

Der Anstieg der Vorräte ist im Wesentlichen auf Engpässe in den Zulieferketten zurückzuführen, sowie auf eine hohe Zahl von Fahrzeugen, die sich im Auslieferungsprozess befinden.

13. Eigenkapital

Die einzelnen Bestandteile des Eigenkapitals und ihre Entwicklung in den ersten neun Monaten 2022 sind in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [7 C.05](#) dargestellt.

Gezeichnetes Kapital

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

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

Dividende

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

Übrige Eigenkapitalbestandteile

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

14. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wird in Tabelle [7 C.22](#) dargestellt.

C.22

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	30. Sept. 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	612	1.850
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	576	621
	1.188	2.471

Entwicklung des Finanzierungsstatus

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen ist in Tabelle [7 C.23](#) dargestellt. Der Rückgang des Barwerts der leistungs-basierten Verpflichtungen ist insbesondere auf den deutlichen Anstieg der Abzinsungsfaktoren zurückzuführen.

C.23

Entwicklung des Finanzierungsstatus

	30. Sept. 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €		
Barwert der leistungs-basierten Pensionsverpflichtungen	-5.958	-7.951
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	5.399	6.109
Bilanzbetrag	-559	-1.842
davon in: Übrige Vermögenswerte	53	8
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-612	-1.850

15. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7 C.24](#) entnommen werden.

C.24

Rückstellungen für sonstige Risiken

	30. Sept. 2022			31. Dez. 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	890	1.039	1.929	811	877	1.688
Personal- und Sozialbereich	791	631	1.422	689	800	1.489
Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	139	930	1.069	201	869	1.070
Übrige	506	81	587	344	99	443
	2.326	2.681	5.007	2.045	2.645	4.690

16. Finanzierungsverbindlichkeiten

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

C.25

Finanzierungsverbindlichkeiten

	30. Sept. 2022			31. Dez. 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen/Bonds	1.059	11.024	12.083	470	6.837	7.307
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.857	2.339	6.196	4.016	2.225	6.241
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	306	544	850	191	361	552
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	309	77	386	501	250	751
Leasingverbindlichkeiten	174	962	1.136	174	1.061	1.235
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	204	144	348	127	177	304
Nicht-beherrschende Anteile (kündbare Instrumente gemäß IAS 32 »Financial Instruments: Presentation«)	-	209	209	-	209	209
	5.909	15.300	21.209	5.479	11.120	16.599

17. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

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

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

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

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

C.26

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	30. Sept. 2022			31. Dez. 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	40	712	752	–	17	17
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	66	–	66	3	–	3
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.825	1.664	4.489	2.495	1.785	4.280
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	767	1.455	2.222	874	1.574	2.448
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	659	43	702	554	40	594
Zinsabgrenzungen	399	–	399	138	–	138
Erhaltene Kautionen	342	25	367	289	26	315
Übrige	658	141	799	640	145	785
	2.931	2.376	5.307	2.498	1.802	4.300

18. Passivischer Abgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des passivischen Abgrenzungspostens ist in Tabelle [7 C.27](#) dargestellt. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien bei Gesellschaften des Industriesegments zurückzuführen. Die Erfüllung der Pre-existing Relationships durch das erworbene Finanzdienstleistungsgeschäft hat zu einer Reduzierung dieses Postens um 68 Mio. € geführt.

C.27

Passivischer Abgrenzungsposten

	30. Sept. 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien	548	975	1.523	623	1.085	1.708
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	25	2	27	6	3	9
Übrige passivische Abgrenzungen	54	22	76	35	23	58
	627	998	1.625	664	1.111	1.775

19. Rechtliche Verfahren

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

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

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

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

Im Anschluss an die Vergleichsentscheidung der Europäischen Kommission wurden in mehreren Rechtsordnungen Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel zur Geltendmachung von Schäden durch direkte und indirekte Lkw-Kunden eingereicht oder eingeleitet. Eingeklagte Schadensersatzansprüche könnten zu einer erheblichen Haftung des Daimler Truck-Konzerns sowie zu erheblichen Kosten für erforderliche Verteidigungsmaßnahmen führen. Dies könnte erhebliche negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die Finanzlage des Unternehmens haben.

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

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

Schätzungen und Ermessensentscheidungen bezüglich aller rechtlichen Verfahren

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

20. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Phase 2-Transaktionen

Im Rahmen des Spaltungsvertrages hat sich der Daimler Truck-Konzern verpflichtet, das Geschäft bestimmter Lkw- und Bus-bezogener Phase 2-Gesellschaften von der Mercedes-Benz Group zu erwerben, um die Reorganisationsmaßnahmen abzuschließen (siehe [Anmerkung 2](#). Unternehmenszusammenschlüsse). Die Transaktionen erfolgen entweder in Form von Share Deals oder Asset Deals zum Marktwert oder zum beizulegenden Zeitwert. Eine vorläufige Bewertung der Gegenleistung (Kaufpreis) zum Erwerb der noch ausstehenden Anteile bzw. des Nettovermögens der noch nicht übertragenen Phase 2-Gesellschaften wurde durchgeführt, mit einem vorläufigen erwarteten Gesamtkaufpreis von 0,1 Mrd. €. Zusätzlich wurde im Rahmen der Festlegung der Transaktionsstruktur bestimmter noch ausstehender Phase 2-Transaktionen vereinbart, dass der Daimler Truck-Konzern bestehende Darlehen der zu erwerbenden Gesellschaften mit der Mercedes-Benz Group i.H.v. 0,2 Mrd. € ablösen wird.

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

C.28

Phase 2 – Reorganisationsmaßnahmen

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

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

21. Finanzinstrumente

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

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

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

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen und übrige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

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

Im dritten Quartal 2022 erwarb die Daimler Truck AG 9,08 % der Anteile an der Manz AG für 31 Mio. €. Diese werden erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

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

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

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

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

Finanzierungsverbindlichkeiten

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

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

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

Vertrags und Rückerstattungsverbindlichkeiten

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

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

C.29**Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten**

	30. Sept. 2022		31. Dez. 2021	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22.401	22.207	16.098	16.173
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.695	4.695	3.962	3.962
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.032	6.032	7.244	7.244
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	606	606	139	139
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	529	529	116	116
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	57	57	14	14
Zu Anschaffungskosten bewertet	20	20	9	9
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	318	318	329	329
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	101	101	85	85
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	217	217	244	244
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	86	86	5	5
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	197	197	63	63
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	834	834	810	810
	35.169	34.975	28.650	28.725
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	20.072	19.859	15.364	15.445
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.599	5.599	4.359	4.359
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	66	66	3	3
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	752	752	17	17
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.489	4.489	4.280	4.280
Vertrags und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	464	464	353	353
	31.442	31.229	24.376	24.457

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

	30. Sept. 2022				31. Dez. 2021			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Verzinsliche Wertpapiere	586	47	538	1	130	33	96	1
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	529	46	483	-	116	33	83	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	57	1	55	1	14	-	13	1
Eigen- und Fremdkapitalanteile	318	171	22	125	329	185	20	124
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	101	73	-	28	85	76	-	9
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	217	98	22	97	244	109	20	115
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	86	-	86	-	5	-	5	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	197	-	197	-	63	-	63	-
	1.187	218	843	126	527	218	184	125
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	66	-	66	-	3	-	3	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	752	-	752	-	17	-	17	-
	818	-	818	-	20	-	20	-

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

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

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

22. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen für das dritte Quartal und die ersten neun Monate 2022 sowie das dritte Quartal und die ersten neun Monate 2021 sind Tabelle [C.31](#) zu entnehmen.

C.31

Segmentberichterstattung

	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
Q3 2022								
Außenumsatzerlöse	6.120	4.525	1.498	899	465	13.507	-	13.507
Konzerninterne Umsatzerlöse	36	628	178	41	15	898	-898	-
Umsatzerlöse gesamt	6.156	5.153	1.676	940	480	14.405	-898	13.507
Segmentergebnis (EBIT)	739	270	42	20	72	1.143	-86	1.057
30. Sept. 2022								
Segment- vermögenswerte	8.329	14.793	5.579	3.471	25.073	57.245	1.484	58.729
Segment-schulden	6.845	9.283	1.973	2.245	22.912	43.258	-166	43.092
Q3 2021								
Außenumsatzerlöse	3.584	3.187	1.314	772	303	9.160	-	9.160
Konzerninterne Umsatzerlöse	20	495	108	38	4	665	-665	-
Umsatzerlöse gesamt	3.604	3.682	1.422	810	307	9.825	-665	9.160
Segmentergebnis (EBIT)	351	-9	118	4	17	481	-107	374
31. Dez. 2021								
Segment- vermögenswerte	6.385	13.127	5.731	3.282	17.926	46.451	1.300	47.751
Segment-schulden	5.674	8.357	1.987	2.240	16.361	34.619	290	34.909
in Millionen €								
Q1-3 2022								
Außenumsatzerlöse	15.801	12.641	4.222	2.339	1.159	36.162	-	36.162
Konzerninterne Umsatzerlöse	88	1.697	421	100	28	2.334	-2.334	-
Umsatzerlöse gesamt	15.889	14.338	4.643	2.439	1.187	38.496	-2.334	36.162
Segmentergebnis (EBIT)	1.648	951	96	-67	282	2.910	-318	2.592
Q1-3 2021								
Außenumsatzerlöse	11.116	10.390	4.106	1.954	851	28.417	1	28.418
Konzerninterne Umsatzerlöse	69	1.398	249	89	7	1.812	-1.812	-
Umsatzerlöse gesamt	11.185	11.788	4.355	2.043	858	30.229	-1.811	28.418
Segmentergebnis (EBIT)	1.205	330	316	-74	121	1.898	1.042	2.940

Überleitung

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

➔ C.32.

C.32

Überleitung der Segmente auf die Konzern-Gewinn und Verlustrechnung

	Q3 2022	Q3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021
in Millionen €				
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	1.143	481	2.910	1.898
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-13	-16	-42	-34
Sonstige betriebliche Erträge	-	-	-	1.215
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	-88	-77	-248	-127
Eliminierungen	15	-14	-28	-12
Konzern EBIT	1.057	374	2.592	2.940

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

In den ersten neun Monaten 2021 enthalten die sonstigen betrieblichen Erträge den Gewinn aus dem Verlust der Beherrschung über cellcentric, welcher zu einem positiven Ergebnisbeitrag i.H.v. 1.215 Mio. € führt.

In den ersten neun Monaten 2022 umfasst der Posten Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten im Wesentlichen operative Aufwendungen i.H.v. 139 Mio. €, die im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns im Bereich autonomes Fahren stehen (Q1-3 2021: 76 Mio. €).

23. Ergebnis je Aktie

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

Ergebnisanteil der Aktionäre des Daimler Truck-Konzerns (unverwässert und verwässert) im dritten Quartal 2022 beläuft sich auf 964 Mio. € (Q3 2021: 207 Mio. €) sowie in den ersten neun Monaten 2022 auf 2.143 Mio. € (Q1-3 2021: 2.242 Mio. €). Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert) entspricht der Gesamtzahl der nach Vollzug des Spaltungsvertrags ausgegebenen Aktien und beträgt 822.951.882, für die jeweils das Ergebnis berechnet wird.

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

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

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

C.33

Ergebnis je Aktie

	Q3 2022	Q3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021
in Millionen €				
Ergebnisanteil der Aktionäre	964	207	2.143	2.242
in Millionen Aktien				
Gewogene durchschnittliche Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien – unverwässert und verwässert	823	823	823	823
Ergebnis je Aktie – unverwässert und verwässert	1,17	0,25	2,60	2,72

24. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

Die Lieferungen und Leistungen zwischen dem Daimler Truck-Konzern und nahestehenden Unternehmen sind in Tabelle **7 C.34** aufgeführt.

Leasingverträge mit der Mercedes-Benz Group

Der Daimler Truck-Konzern verkauft Fahrzeuge mit Rückgaberecht an Gesellschaften der Mercedes-Benz Group, welche aufgrund der Verpflichtung zum Rückkauf als Leasingverhältnis bilanziert werden. Die entsprechenden Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien betragen zum 30. September 2022 1.248 Mio. € (31. Dezember 2021: 1.393 Mio. €). Die passivischen Abgrenzungsposten betragen zum 30. September 2022 767 Mio. € (31. Dezember 2021: 902 Mio. €).

Für Leasingverhältnisse, in denen Financial Services Personenfahrzeuge an Endkunden vermietet, welche zuvor von konzernunabhängigen Händlern erworben wurden, hat die Mercedes-Benz Group Restwertgarantien ausgegeben. Zum 30. September 2022 betragen die von der Mercedes-Benz Group gegenüber Financial Services ausgegebenen Restwertgarantien für Personenfahrzeuge im Vermietvermögen, die im Rahmen eines Operating Leases an Endkunden vermietet werden, 65 Mio. € (31. Dezember 2021: 47 Mio. €). Von der Mercedes-Benz Group ausgegebene Restwertgarantien für Personenkraftwagen, die Financial Services im Rahmen eines Finanzierungsleasings an Endkunden vermietet, betragen 78 Mio. € (31. Dezember 2021: 60 Mio. €).

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

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

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

Garantien

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

Zum 30. September 2022 belaufen sich die von der Mercedes-Benz Group gewährten Garantien auf 344 Mio. € (31. Dezember 2021: 582 Mio. €).

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

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

Nach Vollzug des Spaltungsvertrags im Jahr 2021 kommt es im Jahr 2022 zu weiteren Übertragungen bestimmter Gesellschaften und Geschäftsbereiche von der Mercedes-Benz Group auf den Daimler Truck-Konzern. Hierbei werden Lkw- und Bus-bezogene Leasingportfolien sowie -Endkundenfinanzierungen als Asset Deal oder Share Deal erworben. Nicht in Tabelle **7 C.34** enthalten sind die Effekte aus diesen Übertragungen.

Weitere Informationen finden sich in **2 Anmerkung 2. Unternehmenszusammenschlüsse**

Zuwendungen zu Planvermögen

Der Daimler Truck Pension Trust e.V. verwaltet treuhänderisch das Planvermögen zur Sicherung von Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch ein nahestehendes Unternehmen des Daimler Truck-Konzerns. Die Daimler Truck AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für die Gesellschaft. Im Rahmen des Spaltungsvertrags aus 2021 wurden in den ersten neun Monaten in 2022 seitens Daimler Truck AG 166 Mio. € und seitens EvoBus GmbH 100 Mio. € in den Daimler Truck Pension Trust e.V. dotiert.

Lizenzvertrag mit BFDA

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

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

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

C.34

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			
	Q3 2022	Q3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021	Q3 2022	Q3 2021	Q1-3 2022	Q1-3 2021
Assoziierte Unternehmen	60	94	136	248	5	12	11	37
davon KAMAZ PAO ³	-	54	-	154	-	9	-	27
davon MFTBC-Beteiligungen	44	39	105	93	5	3	11	9
Gemeinschaftsunternehmen	128	102	596	285	16	6	81	13
davon DKTH ⁵	1	63	34	203	-	3	49	6
davon National Automotive Industry Company Ltd.	72	36	169	77	2	-	2	1
davon BFDA	53	3	388	4	11	-	21	-
Mercedes-Benz Group ⁴	822	985	2.357	2.800	319	479	952	1.403

in Millionen €	Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
	30. Sept. 2022	31. Dez. 2021	30. Sept. 2022	31. Dez. 2021
Assoziierte Unternehmen	33	21	2	2
davon KAMAZ PAO ³	-	-	-	-
davon MFTBC-Beteiligungen	19	16	2	2
Gemeinschaftsunternehmen	407	87	2	13
davon DKTH ⁵	-	53	-	-
davon National Automotive Industry Company Ltd.	90	22	-	-
davon BFDA	310	3	-	-
Mercedes-Benz Group ⁴	473	739	2.088	2.530

1 Die Forderungen umfassen Bilanzposten, welche zu Zahlungsmittelzuflüssen führen. Hierzu zählen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, gewährte Darlehen sowie sonstige Forderungen. Die Forderungen beinhalten Wertminderungen von insgesamt 59 Mio. €, davon 48 Mio. € gegenüber DKTH (zum 31.12.2021 wurde keine Wertminderung gegenüber DKTH erfasst).

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

3 Der Konzern verkaufte seine at-equity-Beteiligung an der KAMAZ PAO am 21. September 2021 mit Wirkung zum 28. September 2021 an die Mercedes-Benz Group AG. Seit der Abspaltung ist KAMAZ PAO damit kein nahestehendes Unternehmen für den Daimler Truck-Konzern mehr. Für Q3 2021 spiegelt die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung alle Transaktionen mit KAMAZ PAO bis zum Transferdatum wider. Die ab dem 31. Dezember 2021 ausgewiesenen Forderungen und Verbindlichkeiten sowie die Gewinn- und Verlustrechnung für Q3 2022 enthalten keine Salden und Transaktionen mehr mit KAMAZ PAO.

4 Davon Aufwendungen für empfangene Dienstleistungen von der Mercedes-Benz Group im dritten Quartal 2022 in Höhe von 157 Mio. € (Q3 2021: 121 Mio. €) und in den ersten neun Monaten 2022 in Höhe von 442 Mio. € (Q1-3 2021: 379 Mio. €).

5 Geschäftsaktivitäten mit der DKTH wurden zum 27. Februar 2022 bis auf Weiteres eingestellt. Im dritten Quartal 2022 sind in den empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen gegenüber DKTH Wertminderungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i.H.v.0 Mio. € enthalten (Q3 2021: 0 Mio. €) und in den ersten neun Monaten 2022 48 Mio. € (Q1-3 2021: 0 Mio. €).

25. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Veränderungen im Konzernkreis durch M&A-Sachverhalte

Anfang November 2022 erwarb der Daimler Truck-Konzern im Zusammenhang mit den Phase 2-Transaktionen die Daimler Truck Financial Services Spain zu 0,2 Mrd. € im Rahmen einer Share Deal-Transaktion. Der Share Deal stellt einen Unternehmenszusammenschluss im Sinne des IFRS 3 Business Combinations dar.

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. September 2022, die Bestandteile des Quartalsfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach dem International Accounting Standard IAS 34 »Zwischenberichterstattung«, wie er in der EU anzuwenden ist, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

Stuttgart, den 10. November 2022

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pritzer
Wirtschaftsprüfer

Mokler
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

Informationen im Internet

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

 [Internet](#)

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

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

 [Internet](#)

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

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

 daimlertruck.com

Investor Relations

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

