

DAIMLER TRUCK



Zwischenbericht Q3 2025

Inhalt

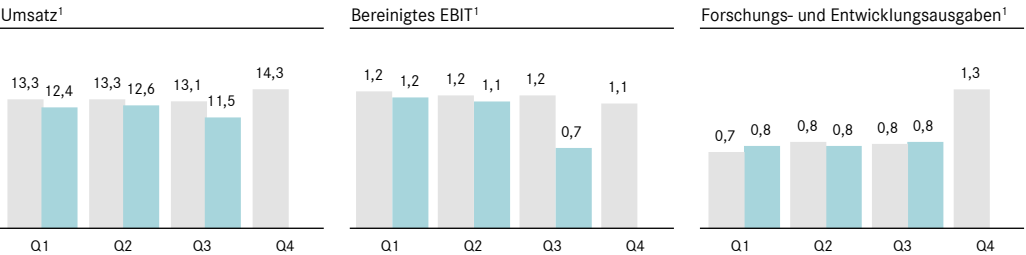
Q3 Kennzahlen Konzern	3
Q3 Kennzahlen Segmente	4
Über diesen Bericht	5
 A Konzernzwischenlagebericht	 6 – 28
Geschäftsentwicklung	6
Wichtige Ereignisse	8
Ertragslage	11
Finanzlage	20
Vermögenslage	24
Risiko- und Chancenbericht	26
Prognosebericht	27
 B Konzernzwischenabschluss	 29 – 51
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	29
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	30
Konzernbilanz	31
Konzern-Kapitalflussrechnung	32
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	33
Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss	34
 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	 52
Weitere Informationen	53

Q3 Kennzahlen Konzern

Wichtige Kennzahlen Daimler Truck-Konzern

€-Werte in Millionen	Q3 2025	Q3 2024	Veränd. in %	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Veränd. in %
Absatz (in Einheiten) ¹	98.009	114.917	-15	304.536	336.023	-9
davon emissionsfreie Fahrzeuge ¹	1.833	666	+175	3.824	2.127	+80
Umsatz ¹	11.451	13.140	-13 ³	36.519	39.727	-8 ³
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	899	963	-7	2.786	2.759	+1
Umsatz des Industriegeschäfts ^{1,2}	10.594	12.309	-14	33.919	37.286	-9
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	899	963	-7	2.786	2.759	+1
EBIT ¹	652	873	-25	2.226	3.080	-28
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	98	93	+6	274	239	+15
EBIT des Industriegeschäfts ¹	611	857	-29	2.115	3.003	-30
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	98	93	+6	274	239	+15
Bereinigtes EBIT ¹	716	1.185	-40	2.998	3.563	-16
Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts ¹	668	1.146	-42	2.871	3.461	-17
Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %) ¹	5,8	7,0	-	6,2	8,1	-
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %) ¹	6,3	9,3	-	8,5	9,3	-
Kapitalrendite des Industriegeschäfts (in %) ¹	-	-	-	26,5	35,6	-
Konzernergebnis ¹	458	627	-27	1.567	2.263	-31
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	51	63	-18	166	160	+3
Ergebnis je Aktie (in €) ¹	0,57	0,77	-26	1,92	2,69	-29
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	0,06	0,07	-21	0,18	0,17	+7
Free Cash Flow des Industriegeschäfts ¹	24	-41	-	77	888	-91
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts ¹	116	73	+58	354	1.181	-70
Netto-Liquidität des Industriegeschäfts ¹	5.878	8.558 ⁴	-31	5.878	8.558 ⁴	-31
Sachinvestitionen ¹	278	313	-11	629	746	-16
Forschungs- und Entwicklungsausgaben ¹	520	472	+10	1.715 ⁵	1.562	+10
davon aktivierte Entwicklungskosten ¹	55	78	-29	216	320	-32
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten) ¹	108.815	108.201 ⁴	+1 ⁶	108.815	108.201 ⁴	+1 ⁶

Konzern (€-Werte in Milliarden)

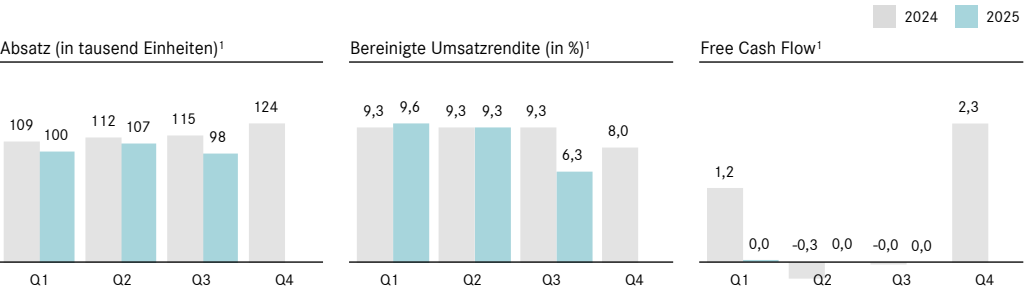


Börsenkursentwicklung der Daimler Truck Holding AG

in €	Q4 2024	Q1 2025	Q2 2025	Q3 2025
Schlusskurse XETRA				
Höchstkurs	39,17	45,05	40,85	44,41
Tiefstkurs	33,15	36,11	31,75	35,02
Schlusskurs am Quartalsende	36,85	37,12	40,17	35,02
Anzahl ausstehender Aktien am Quartalsende (in Tsd.)	781.774	774.741	766.780	765.600
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	28,8	28,8	30,8	26,8

- 1 Aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.
- 2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung.
- 3 Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug die Umsatzveränderung -12 % (Q3) und -7 % (Q1-3).
- 4 Stand 31.12.2024.
- 5 Ohne Sondereffekt in den Forschungs- und Entwicklungskosten i.H.v. 218 Mio. € im zweiten Quartal 2025 aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt.
- 6 Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Erstkonsolidierung der Daimler Truck Innovation Center India Private Limited mit rund 3.000 Beschäftigten im ersten Quartal 2025.

Industriegeschäft (€-Werte in Milliarden)



Q3 Kennzahlen Segmente¹

	Trucks North America			Mercedes-Benz Trucks			Trucks Asia			Daimler Buses			Financial Services		
Drittes Quartal	Q3 2025	Q3 2024	Veränd. in %	Q3 2025	Q3 2024	Veränd. in %	Q3 2025	Q3 2024	Veränd. in %	Q3 2025	Q3 2024	Veränd. in %	Q3 2025	Q3 2024	Veränd. in %
€-Werte in Millionen															
Absatz (Einheiten)	30.225	49.346	-39	39.290	36.415	+8	25.515	27.721	-8	6.443	6.698	-4	-	-	-
Umsatz	3.996	5.997	-33	4.886	4.740	+3	1.167	1.241	-6	1.402	1.229	+14	856	831	+3
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ²	-	-	-	-	-	-	1.168	1.243	-6	-	-	-	-	-	-
EBIT	254	717	-65	283	57	+393	65	75	-13	136	140	-3	41	16	+151
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ²	-	-	-	-	-	-	74	96	-24	-	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	257	721	-64	319	286	+12	67	75	-11	137	141	-3	48	39	+25
Umsatzrendite (in %) ³	6,4	12,0	-	5,8	1,2	-	5,6	6,1	-	9,7	11,4	-	-	-	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %) ⁴	6,4	12,0	-	6,5	6,0	-	5,7	6,1	-	9,8	11,5	-	-	-	-
Sachinvestitionen	62	78	-20	162	188	-14	12	18	-29	38	24	+57	3	5	-46
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	155	157	-2	221	179	+23	30	34	-12	49	44	+13	-	-	-
davon aktivierte Entwicklungskosten	-	20	-	47	54	-13	-	2	-	8	0	+2673	-	-	-
Neugeschäft	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.435	2.816	-14
Vertragsvolumen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29.044	32.152 ⁷	-10
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten)	25.608	28.316 ⁷	-10	47.060	46.555 ⁷	+1	10.716	11.033 ⁷	-3	18.218	17.500 ⁷	+4	2.007	1.957 ⁷	+3

	Trucks North America			Mercedes-Benz Trucks ⁵			Trucks Asia			Daimler Buses			Financial Services		
Erste neun Monate	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Veränd. in %	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Veränd. in %	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Veränd. in %	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Veränd. in %	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Veränd. in %
€-Werte in Millionen															
Absatz (Einheiten)	107.797	143.821	-25	111.030	115.734	-4	76.730	72.572	+6	19.676	18.968	+4	-	-	-
Umsatz	14.488	17.799	-19	14.121	14.871	-5	3.544	3.570	-1	4.204	3.660	+15	2.600	2.441	+7
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ²	-	-	-	-	-	-	3.548	3.571	-1	-	-	-	-	-	-
EBIT	1.530	2.317	-34	329	534	-38	190	186	+2	406	315	+29	111	77	+45
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ²	-	-	-	-	-	-	236	257	-8	-	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	1.691	2.321	-27	840	856	-2	195	187	+4	410	316	+30	127	102	+25
Umsatzrendite (in %) ³	10,6	13,0	-	2,3	3,6	-	5,4	5,2	-	9,7	8,6	-	5,0	3,9	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %) ⁴	11,7	13,0	-	5,9	5,8	-	5,5	5,2	-	9,7	8,6	-	5,7	5,2	-
Sachinvestitionen	152	169	-10	349	464	-25	42	48	-12	78	54	+44	6	10	-39
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	516 ⁶	521	-1	758 ⁶	628	+21	90	95	-6	156	135	+15	-	-	-
davon aktivierte Entwicklungskosten	45	56	-20	153	171	-10	-	5	-	18	1	+1805	-	-	-
Neugeschäft	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.238	8.576	-16
Vertragsvolumen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29.044	32.152 ⁷	-10
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten)	25.608	28.316 ⁷	-10	47.060	46.555 ⁷	+1	10.716	11.033 ⁷	-3	18.218	17.500 ⁷	+4	2.007	1.957 ⁷	+3

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

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

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

3 Bei Financial Services handelt es sich um die Eigenkapitalrendite.

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

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

6 Ohne Sondereffekt in den Forschungs- und Entwicklungskosten i.H.v. 218 Mio. € im zweiten Quartal 2025 aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt. Von dem Gesamtbetrag entfallen 148 Mio. € auf das Segment Trucks North America und 70 Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Trucks.

7 Stand 31.12.2024.



Über diesen Bericht

Struktur und Segmente des Daimler Truck-Konzerns

Im Rahmen einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise wird an ausgewählten Stellen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services differenziert. Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung. Financial Services entspricht dem Segment Financial Services. Die Eliminierungen der konzern-internen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet und werden in der Überleitung ausgewiesen.

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

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

Begriffsbezeichnungen

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

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

Weiterführende Informationen

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

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

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

Prüferische Durchsicht

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

Digitaler Bericht

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

Redaktionelle Anmerkungen

Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen. Dieser Bericht liegt in deutscher und englischer Fassung vor. Verbindlich ist die deutsche Version. Zur besseren Lesbarkeit wird auf die Kennzeichnung von Namen, Marken und eingetragenen Warenzeichen in diesem Bericht verzichtet.

Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion sind uns wichtig

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

Navigationssymbole

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



Konzernzwischenlagebericht

Daimler Truck aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten im dritten Quartal 2025

- Konzernabsatz deutlich rückläufig
- Konzern-EBIT mit 652 Mio. € und bereinigtes Konzern-EBIT mit 716 Mio. € jeweils deutlich unter Vorjahresniveau
- Umsatz des Industriegeschäfts mit 10.594 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert
- Free Cash Flow des Industriegeschäfts mit 24 Mio. € über dem Vorjahreswert, aber weiterhin auf niedrigem Niveau

Prognose aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten für das Geschäftsjahr 2025 unverändert

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

Die Daimler Truck AG, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), die Toyota Motor Corporation (Toyota) und die Hino Motors Ltd. (Hino) haben am 10. Juni 2025 endgültige Vereinbarungen über die Integration von Mitsubishi Fuso und Hino geschlossen. Die Kriterien einer Klassifizierung als „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden“ und als „aufgegebene Aktivitäten“ sind seit dem 6. Juni 2025 erfüllt.

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

Im Rahmen einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise wird an ausgewählten Stellen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services differenziert. Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung. Financial Services entspricht dem Segment Financial Services. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet und werden in der Überleitung ausgewiesen.

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

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft

Die Entwicklung der Weltwirtschaft war in den ersten neun Monaten des Jahres 2025 insgesamt stabil. Allerdings zeigte die Einführung von Zöllen Effekte auf das realwirtschaftliche Wachstum. Zudem trugen handelspolitische Ankündigungen der USA zu einer gestiegenen Unsicherheit bei.

Die Dynamik der US-amerikanischen Wirtschaft hat sich im bisherigen Jahresverlauf 2025 aufgrund der restriktiven Handelspolitik im Vergleich zum Vorjahr verringert. Stabilisierend wirkten jedoch die privaten Konsumausgaben und auch die Industrieproduktion setzte den leichten Wachstumskurs fort. Die Situation auf dem Arbeitsmarkt trübte sich allerdings im dritten Quartal ein, was die Federal Reserve (Fed), trotz Inflationsraten oberhalb des Zielwertes, zu einer Zinssenkung im September bewegte. Damit lag der Leitzins zum Ende des Quartals im Korridor von 4,0 % bis 4,25 %.

In der Eurozone waren negative Effekte aus der US-amerikanischen Zollpolitik in den ersten neun Monaten 2025 nur leicht spürbar. Der Außenhandel blieb stabil und die Industrieproduktion lag über den Vorjahreswerten. Hierzu dürfte auch die Handelsvereinbarung zwischen der EU und den USA beigetragen haben. Die Verbraucherpreis-inflation in der Eurozone hat sich im September leicht auf 2,2 % erhöht. Zum Ende des dritten Quartals lag der Einlagesatz der Europäischen Zentralbank (EZB) bei 2,0 %.



Der Markt der Nutzfahrzeuge

In diesem unsicheren Umfeld zeigte sich die Lkw-Nachfrage weiterhin rückläufig. Der nordamerikanische Markt für schwere Lkw (Klasse 8) ging im dritten Quartal 2025 um 20 % zurück. In den ersten neun Monaten lag das Marktvolumen um 12 % unter dem Vorjahr. Der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) stieg im dritten Quartal um 6 %. Im bisherigen Jahresverlauf gingen die Neuzulassungen jedoch um 9 % gegenüber dem Vorjahresniveau zurück.

Konzernabsatz deutlich unter dem Vorjahresniveau

Im dritten Quartal 2025 hat der Daimler Truck-Konzern weltweit 98.009 (Q3 2024: 114.917) Fahrzeuge abgesetzt. Der darin enthaltene Absatz von emissionsfreien Fahrzeugen ist im dritten Quartal auf 1.833 (Q3 2024: 666) Einheiten deutlich gestiegen.

[↗ A.01](#)

Das Segment **Trucks North America** hat im dritten Quartal 2025 30.225 (Q3 2024: 49.346) Einheiten abgesetzt. Der deutliche Absatzrückgang war im Wesentlichen auf schwächere Märkte und anhaltende Unsicherheiten infolge der US-amerikanischen Zollpolitik zurückzuführen. Im dritten Quartal 2025 sank der Absatz deutlich in den USA auf 25.968 Einheiten (-37 %) und in Kanada auf 2.760 Einheiten (-31 %). Der Absatzrückgang in Mexiko im dritten Quartal auf 1.338 Einheiten (-66 %) war außerdem auf die Änderung der Emissionsgesetzgebung zurückzuführen.

Der Absatz des Segments **Mercedes-Benz Trucks** lag im dritten Quartal 2025 mit 39.290 (Q3 2024: 36.415) Einheiten deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Der Zuwachs – auch im Vergleich zum zweiten Quartal 2025 – ist auf einen gestiegenen Auftragseingang in diesem Jahr zurückzuführen. In der Region EU30 erhöhte sich der Absatz im dritten Quartal 2025 deutlich auf 16.378 (Q3 2024: 12.466) Einheiten. In Lateinamerika verzeichneten wir im dritten Quartal 2025 einen deutlichen Absatzanstieg um 10 % auf 9.911 Einheiten. Die positive Entwicklung in Lateinamerika ist unter anderem auf deutliche Zuwächse in Argentinien zurückzuführen. In Indien verzeichnete das Segment im dritten Quartal 2025 mit 4.898 (Q3 2024: 4.683) Einheiten einen leichten Absatzanstieg im Vergleich zur Vorjahresperiode.

Der Absatz des Segments **Trucks Asia** ist im dritten Quartal 2025 im Vergleich zum Vorjahr auf 25.515 (Q3 2024: 27.721) Einheiten deutlich gesunken. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf einen Nachfragerückgang in Indonesien zurückzuführen. Dort verringerte sich der Absatz im dritten Quartal 2025 deutlich auf 4.848 (Q3 2024: 7.236) Einheiten, was einem Rückgang von 33 % entspricht. In Japan sank der Absatz im dritten Quartal 2025 leicht um 5 % auf 7.758 Einheiten.

Das Segment **Daimler Buses** hat im dritten Quartal 2025 insgesamt 6.443 (Q3 2024: 6.698) Einheiten abgesetzt. Der leichte Absatzrückgang ist im Wesentlichen auf die negative Entwicklung des mexikanischen und brasilianischen Marktes zurückzuführen, die nur teilweise durch Zuwächse in der Region EU30 kompensiert werden konnte. In der Region EU30 erzielten wir im dritten Quartal 2025 einen deutlichen Absatzanstieg um 16 % auf 2.064 (Q3 2024: 1.772) Einheiten. Der Absatz in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, ist im dritten Quartal 2025 um 4 % auf 2.521 (Q3 2024: 2.636) Einheiten gesunken. In Mexiko verzeichneten wir nach der Einführung der Abgasnorm Euro VI und der negativen wirtschaftlichen Entwicklung einen deutlichen Absatzrückgang um 59 % auf 429 Einheiten.

A.01

Konzernabsatz^{1,2}

	Q3 2025	Q3 2024	Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	98.009	114.917	-15
davon emissionsfreie Fahrzeuge	1.833	666	+175
Trucks North America	30.225	49.346	-39
Mercedes-Benz Trucks	39.290	36.415	+8
Trucks Asia	25.515	27.721	-8
Daimler Buses	6.443	6.698	-4

- 1 Die Summe der Segmente entspricht nicht dem Konzernabsatz aufgrund von Eliminierungen zwischen den Segmenten.
2 Aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.

Das Segment **Financial Services** schloss im dritten Quartal 2025 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 2,4 Mrd. € ab, was im Vergleich zum Vorjahr einem deutlichen Rückgang um 14 % entspricht. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die Region Nordamerika zurückzuführen, wo das Vertragsvolumen infolge der Marktrückgänge um 28 % sank.

Das Vertragsvolumen lag Ende September 2025 bei 29,0 Mrd. € und somit deutlich unter dem Niveau des Vorjahresendwertes (-10 %). Dieser Rückgang ließ sich insbesondere auf negative Währungseffekte sowie auf die erwartete Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung in Nordamerika zurückführen. Wechselkursbereinigt sank das Vertragsvolumen im Vergleich zum Vorjahresende lediglich um 5 %.

Die **Investitionen in Sachanlagen** des Daimler Truck-Konzerns beliefen sich im dritten Quartal 2025 auf 278 Mio. € (Q3 2024: 313 Mio. €).

Die **Forschungs- und Entwicklungsausgaben** inklusive Aktivierungen von Daimler Truck betrugen im dritten Quartal 2025 520 Mio. € (Q3 2024: 472 Mio. €).



Wichtige Ereignisse

Daimler Truck Kapitalmarkttag 2025

Die Daimler Truck Holding AG veranstaltete am 8. Juli 2025 ihren Kapitalmarkttag im Lkw-Produktionswerk in Cleveland, North Carolina, USA. Dort wurde unter dem Motto „Stronger 2030“ ein umfassender strategischer und finanzieller Ausblick präsentiert. Im Mittelpunkt stand die weiterentwickelte Konzernstrategie, die auf fünf strategischen Säulen basiert und sowohl Profitabilität als auch Widerstandsfähigkeit des Unternehmens steigern soll. Darüber hinaus wurde im Rahmen des Kapitalmarkttag ein neues Aktienrückkaufprogramm in Höhe von bis zu 2 Mrd. € über zwei Jahre angekündigt.

Kooperation zwischen Daimler Truck und ARQUUS

Daimler Truck und der französische Militärfahrzeughersteller ARQUUS gaben am 3. Juli 2025 eine strategische Partnerschaft bekannt. Diese Kooperation umfasst die gemeinsame Entwicklung, die Produktion, den Vertrieb und den Service im Bereich militärischer Radfahrzeuge. Ziel der beiden Unternehmen ist es, gemeinsam maßgeschneiderte Produkte und Prozesse zu entwickeln, um den Bedürfnissen der Kunden in diesem Bereich noch besser gerecht zu werden. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der zukünftigen Modernisierung der logistischen Lkw-Flotte der französischen Armee. ARQUUS und Daimler Truck bringen hierfür ihre jeweiligen Erfahrungen und Stärken an den Standorten in Frankreich und Deutschland ein.

Eröffnung Global Parts Center Halberstadt

Am 10. Juli 2025 wurde das Daimler Truck Global Parts Center in Halberstadt, Deutschland, feierlich eröffnet. Der neue Daimler Truck-Standort im Bundesland Sachsen-Anhalt gilt seither als Herzstück der weltweiten Ersatzteillogistik von Mercedes-Benz Trucks und ermöglicht eine schnelle sowie umfassende Teileversorgung – ein wichtiger Erfolgsfaktor für Daimler Truck. Im Beisein von Dr. Reiner Haseloff, Ministerpräsident des Landes Sachsen-Anhalt, startete die stufenweise Inbetriebnahme des zentralen Logistikstandorts knapp zwei Jahre nach der offiziellen Grundsteinlegung. Von Beginn an wurde das Global Parts Center für einen CO₂e-neutralen Betrieb konzipiert.

Neuer Mercedes-Benz Axor für Brasilien

Mercedes-Benz do Brasil, eine brasilianische Tochtergesellschaft von Daimler Truck, hat den neuen Mercedes-Benz Axor in den Modellvarianten 2038 4x2 und 2545 6x2 für den brasilianischen Markt vorgestellt. Die Modelle sind für den Mittel- und Langstrecken-Güterverkehr konzipiert und erweitern das Mercedes-Benz Trucks Portfolio in Südamerika um einen weiteren schweren Lkw. Der neue Mercedes-Benz Axor verfügt über die BlueTec 6-Technologie und ist mit einer zulässigen Gesamtzugmasse von 62 beziehungsweise 68 Tonnen für den Einsatz mit vierachsigen Aufliegern geeignet.

Neue BharatBenz Modellreihen für den indischen Bau- und Bergbausektor

Daimler India Commercial Vehicles (DICV) bietet seit Anfang August die neue BharatBenz HX-Serie an, die noch gezielter auf die spezifischen Anforderungen der Kunden in Indiens wachsendem Bau- und Bergbausegment zugeschnitten ist. Die Serie umfasst die beiden Schwerlast-Lkw-Modelle 2828C HX und 3532C HX. DICV hat alle neuen Modelle in umfangreichen Kundentests an anspruchsvollen Baustellen und Bergbaustandorten Indiens getestet. Die Tests mit verschiedenen Kunden und mehr als 150 Fahrzeugen zeigten eine deutlich höhere Effizienz im Verbrauch.



**Daimler Truck Financial Services:
Markteinführung des eService Leasing**

Daimler Truck Financial Services (DTFS) Deutschland erweiterte Mitte August 2025 sein Portfolio um das neue eService Leasing. Das Angebot richtet sich an Kunden, die elektrische Lkw in ihren Fuhrpark integrieren möchten. Mit dem neuen Produkt baut DTFS Deutschland das Leistungsportfolio für die Transportbranche aus. Ziel ist es, den Einstieg in die Elektromobilität durch ein integriertes Angebot aus Finanzdienstleistung, Servicevertrag und weiteren Diensten zu vereinfachen. Das eService Leasing basiert auf einem Kilometer-Leasingmodell und wird durch ein modulares Produktpaket ergänzt.

Fünfeinhalbmal um die Welt:**Daimler Truck Brennstoffzellen-Lkw im realen Kundeneinsatz**

Im vergangenen Jahr legten fünf Mercedes-Benz GenH2 Trucks im Rahmen erster kundennaher Erprobungen für die Unternehmen Air Products, Amazon, Holcim, INEOS Inovyn und Wiedmann & Winz erfolgreich mehr als 225.000 Kilometer zurück. Diese Distanz entspricht etwa fünfeinhalb Erdumrundungen am Äquator. Ziel der Erprobungen war es, die Zuverlässigkeit und Effizienz der Fahrzeuge unter realen Bedingungen zu testen. Gleichzeitig erhielten die teilnehmenden Unternehmen die Möglichkeit, frühzeitig praxisnahe Erfahrungen im Transport mit Brennstoffzellen-Lkw zu sammeln. Parallel dazu startete Daimler Truck die Entwicklungsphase für die nächste Generation seiner Brennstoffzellen-Lkw. Im Rahmen der Kleinserienproduktion sollen insgesamt 100 Sattelzugmaschinen im Mercedes-Benz Werk Wörth gebaut und ab Ende 2026 bei verschiedenen Kunden im Praxisbetrieb erprobt werden.

„H₂ Coach“: Erster Setra Reisebus mit Brennstoffzelle

Anfang September schickte Daimler Buses seinen ersten Reisebus mit wasserstoffbasiertem Brennstoffzellenantrieb auf Testfahrten. Der Technologieträger „H₂ Coach“ der Marke Setra ebnet neben batterieelektrischen Reisebussen den Weg zur Zukunft von lokal CO₂e-freien längeren Busreisen. Die Technologie des H₂ Coach basiert größtenteils auf den Antriebskomponenten des Mercedes-Benz GenH2 Truck und ermöglicht eine Mindestreichweite von 800 Kilometern mit einer Tankfüllung. Daimler Buses plant, bis zum Ende der Dekade batterieelektrisch angetriebene Reisebusse im Portfolio zu haben. Brennstoffzellen-Reisebusse sollen in einem nächsten Schritt in Serie gehen.

Start des Central Eastern Europe Hubs

Daimler Truck Financial Services (DTFS) hat seine internationalen Aktivitäten mit dem Start eines Central Eastern Europe Hub mit Sitz in Polen erweitert. Im August ist DTFS in einem ersten Schritt mit integrierten Leasing-, Finanzierungs- und Serviceprodukten, die auf den Nutzfahrzeugsektor zugeschnitten sind, in den polnischen Markt eingestiegen. Die Markteinführung ist Teil des Wandels von DTFS vom reinen Finanzdienstleister zum Full-Service-Partner für Nutzfahrzeuge, der seine globalen Aktivitäten ausweitet.

Partnerschaft zwischen Daimler Buses und Otocar

Daimler Buses gab eine Kooperation mit Otocar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş. (Otocar) bekannt. Ab September 2026 wird der türkische Nutzfahrzeughersteller für Daimler Buses den Stadtbuss Mercedes-Benz Conecto in seinem Werk in Sakarya, Türkei, produzieren. Hierfür liefert Daimler Buses wesentliche Fahrzeugteile sowie spezielle Produktionsausrüstung an Otocar. Hintergrund der Auftragsfertigung ist die starke Nachfrage nach Bussen der Marken Mercedes-Benz und Setra. Die Fertigung bei Otocar ermöglicht es, die Produktionskapazität in Summe zu erhöhen und trägt positiv zur Profitabilität von Daimler Buses bei.

Erste eActros 600 in Europas Flotten unterwegs

In den vergangenen Monaten wurde der Mercedes-Benz eActros 600 an Kunden in mehr als 15 europäischen Ländern ausgeliefert, darunter die Niederlande, Österreich, Schweiz und Frankreich. Die eActros 600 kommen in unterschiedlichen logistischen Transportanwendungen zum Einsatz – vom klassischen Fernverkehr bis hin zu anspruchsvollen Spezialaufgaben. Somit sicherte sich Mercedes-Benz Trucks in Europa im zweiten und dritten Quartal 2025 im Hinblick auf die Zulassungszahlen die Spitzenposition im Segment der lokal CO₂e-freien Schwerlastfahrzeuge.

Vorstellung des eActros 400

Am 30. September 2025 präsentierte Mercedes-Benz Trucks mit dem eActros 400 eine neue Modellvariante, die auf der Technologie des eActros 600 basiert. Mit zahlreichen neuen Kombinationsmöglichkeiten auf Basis beider Modelle erweitert der Hersteller gezielt sein Angebot an batterieelektrischen Lkw, um noch mehr Logistikanforderungen im schweren Fern- und Verteilerverkehr elektrisch erfüllen zu können. Die ersten neuen Modelle sind seit Oktober 2025 bestellbar und sollen zum Teil noch in diesem Jahr im Werk in Wörth fertiggestellt werden.





Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die Daimler Truck AG, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), die Toyota Motor Corporation (Toyota) und die Hino Motors Ltd. (Hino) haben am 10. Juni 2025 endgültige Vereinbarungen über die Integration von Mitsubishi Fuso und Hino geschlossen. Die Kriterien einer Klassifizierung als „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden“ und als „aufgegebene Aktivitäten“ sind seit dem 6. Juni 2025 erfüllt.

In der verkürzten Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden fortgeführte und aufgegebene Aktivitäten getrennt ausgewiesen; die Vorjahreswerte wurden angepasst. Da die Segmentberichterstattung entsprechend der internen Steuerung und Berichterstattung unabhängig von dieser Klassifizierung unverändert erfolgt, wird das Konzern-EBIT aus fortgeführten Aktivitäten auf die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten übergeleitet. Um die Vergleichbarkeit des EBIT auf Segmentebene mit dem Vorjahr zu gewährleisten, werden die seit dem 6. Juni 2025 aus Konzernsicht nicht mehr zu erfassenden planmäßigen Abschreibungen in der Überleitung ausgewiesen. In der verkürzten Konzern-Kapitalflussrechnung sowie beim Ausweis der Netto-Liquidität und Netto-Verschuldung werden fortgeführte und aufgegebene Aktivitäten konsolidiert dargestellt. In der verkürzten Konzernbilanz werden Vermögenswerte und Schulden von Mitsubishi Fuso zum 30. September 2025 als zur Veräußerung gehalten ausgewiesen.

Weitere ausführliche Informationen sind in [Anmerkung 2. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden](#) des Anhangs zum verkürzten Konzernzwischenabschluss enthalten.

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

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

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

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

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

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

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

Weitergehende Informationen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns können der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung [7 B.01](#), der Konzern-Gesamtergebnisrechnung [7 B.02](#), der Konzernbilanz [7 B.03](#), der Konzernkapitalflussrechnung [7 B.04](#), der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [7 B.05](#) sowie den jeweiligen Erläuterungen im Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss entnommen werden.



Ertragslage

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

Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im dritten Quartal 2025 mit 10,6 Mrd. € (Q3 2024: 12,2 Mrd. €) um 13 % unter dem Vorjahresquartalswert. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzrückgang 12 %. Die Entwicklung resultierte im Wesentlichen aus dem deutlich geringeren Absatz im Industriegeschäft.

Die **Umsatzkosten** verringerten sich deutlich gegenüber dem Vorjahresquartal auf 8,7 Mrd. € (Q3 2024: 9,8 Mrd. €). Wesentliche Effekte ergaben sich insbesondere aus dem deutlich geringeren Absatzvolumen im Industriegeschäft.

Insgesamt verringerte sich das **Bruttoergebnis vom Umsatz** deutlich auf 1,9 Mrd. € (Q3 2024: 2,4 Mrd. €) sowie im Verhältnis zum Umsatz von 19,5 % auf 17,6 %.

Im dritten Quartal 2025 sanken die **Vertriebskosten** deutlich auf 589 Mio. € (Q3 2024: 798 Mio. €), was insbesondere auf einen Sondereffekt in Höhe von 156 Mio. € im Vorjahr zurückzuführen ist. Dieser resultierte aus einer Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit den andauernden Gesprächen zur Zukunft des China-Geschäfts.

Die **allgemeinen Verwaltungskosten** verringerten sich auf 340 Mio. € (Q3 2024: 481 Mio. €), unter anderem aufgrund geringerer IT-Kosten im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** erhöhten sich deutlich auf 444 Mio. € (Q3 2024: 370 Mio. €), unter anderem aufgrund einer geringeren Aktivierungsquote im Vergleich zur Vorjahresperiode.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** erhöhte sich im dritten Quartal 2025 auf 115 Mio. € (Q3 2024: 99 Mio. €).

Das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** lag im dritten Quartal 2025 mit -40 Mio. € (Q3 2024: -41 Mio. €) auf dem Niveau des Vorjahres.

Das **EBIT** belief sich im dritten Quartal 2025 auf 553 Mio. € (Q3 2024: 780 Mio. €) und lag somit deutlich unter dem Vorjahresquartalswert.

Im dritten Quartal 2025 wurde unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 162 Mio. € (Q3 2024: Aufwand von 289 Mio. €) ausgewiesen. Die Steuerquote verringerte sich auf 28,5 % (Q3 2024: 33,9 %) im Vergleich zum hohen Niveau des Vorjahresquartals. Eine Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wirkte sich im Q3 2024 erhöhend auf die Steuerquote aus.

Das **Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten nach Steuern** belief sich im dritten Quartal 2025 auf 407 Mio. € (Q3 2024: 564 Mio. €) und das **Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern** betrug 51 Mio. € (Q3 2024: 63 Mio. €).

Das **Konzernergebnis** im dritten Quartal 2025 lag mit 458 Mio. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahresquartals von 627 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Ergebnis von 24 Mio. € (Q3 2024: 17 Mio. €).

Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 434 Mio. € (Q3 2024: 610 Mio. €). Davon entfielen 392 Mio. € (Q3 2024: 555 Mio. €) auf **fortgeführte** und 42 Mio. € (Q3 2024: 55 Mio. €) auf **aufgegebene Aktivitäten**.

Das **Ergebnis je Aktie** betrug 0,57 € (Q3 2024: 0,77 €), davon 0,51 € (Q3 2024: 0,70 €) aus **fortgeführten** und 0,06 € (Q3 2024: 0,07 €) aus **aufgegebenen Aktivitäten**.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 766 Mio. (Q3 2024: 793 Mio.) Stück zugrunde gelegt.

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

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

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

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

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q3 2025	Q3 2024	Q3 2025	Q3 2024	Q3 2025	Q3 2024
in Millionen €						
Umsatzerlöse	10.551	12.177	9.695	11.347	856	831
Umsatzkosten	-8.699	-9.808	-7.959	-9.089	-740	-718
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.852	2.370	1.736	2.258	116	112
Vertriebskosten	-589	-798	-559	-757	-30	-41
Allgemeine Verwaltungskosten	-340	-481	-293	-421	-47	-59
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-444	-370	-444	-370	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	115	99	114	95	2	4
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-40	-41	-40	-41	1	-
Übriges Finanzergebnis	-1	1	-	1	-1	-1
EBIT	553	780	513	764	41	16
Zinsergebnis	16	73	16	74	0	0
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern	569	854	529	838	40	16
Ertragsteuern	-162	-289	-151	-284	-11	-5
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern	407	564	378	553	29	11
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	51	63	51	63	-	-
Konzernergebnis	458	627	429	616	29	11
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	24	17				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	434	610				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	392	555				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	42	55				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG						
Unverwässert und verwässert	0,57	0,77				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	0,51	0,70				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	0,06	0,07				



A.03

EBIT Daimler Truck-Konzern drittes Quartal¹

	Fortgeführte Aktivitäten		Aufgegebene Aktivitäten		Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten		davon Industriegeschäft ²		davon Financial Services ²	
	Q3 2025	Q3 2024	Q3 2025	Q3 2024	Q3 2025	Q3 2024	Q3 2025	Q3 2024	Q3 2025	Q3 2024
in Millionen €										
Umsatzerlöse	10.551	12.177	899	963	11.451	13.140	10.594	12.309	856	831
Umsatzkosten	-8.699	-9.808	-644	-695	-9.343	-10.502	-8.603	-9.784	-740	-718
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.852	2.370	255	268	2.107	2.638	1.991	2.526	116	112
Vertriebskosten	-589	-798	-83	-114	-673	-912	-643	-871	-30	-41
Allgemeine Verwaltungskosten	-340	-481	-26	-23	-366	-503	-319	-444	-47	-59
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-444	-370	-21	-24	-465	-395	-465	-395	-	-
Übrige Erträge/Aufwendungen	75	59	-26	-14	48	45	47	41	2	4
EBIT	553	780	98	93	652	873	611	857	41	16

1 Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden auch die Werte der Vergleichsperiode angepasst.

Weitere Informationen sind in [Anmerkung 1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss](#) dargestellt.

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

A.04

EBIT des Industriegeschäfts drittes Quartal^{1,2}

	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz Trucks		Trucks Asia		Daimler Buses		Überleitung	
	Q3 2025	Q3 2024	Q3 2025	Q3 2024	Q3 2025	Q3 2024	Q3 2025	Q3 2024	Q3 2025	Q3 2024	Q3 2025	Q3 2024
in Millionen €												
Umsatzerlöse	10.594	12.309	3.996	5.997	4.886	4.740	1.167	1.241	1.402	1.229	-857	-898
Umsatzkosten	-8.603	-9.784	-3.425	-4.926	-3.979	-3.765	-933	-976	-1.123	-992	857	874
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.991	2.526	571	1.072	907	975	234	265	279	238	-	-24
Vertriebskosten	-643	-871	-87	-106	-416	-602	-103	-121	-71	-64	34	22
Allgemeine Verwaltungskosten	-319	-444	-79	-108	-139	-197	-39	-43	-41	-39	-21	-58
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-465	-395	-155	-137	-174	-125	-30	-32	-41	-43	-66	-57
Übrige Erträge/Aufwendungen	47	41	4	-3	105	7	4	7	10	49	-76	-18
EBIT	611	857	254	717	283	57	65	75	136	140	-127	-134
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ³	98	93	-	-	-	-	74	96	-	-	25	-3

1 Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden auch die Werte der Vergleichsperiode angepasst.

Weitere Informationen sind in [Anmerkung 1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss](#) dargestellt.

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

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

EBIT der Segmente im dritten Quartal 2025

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

Segment	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services
Wesentliche Einflussfaktoren	– Deutlich geringeres Absatzvolumen – Höhere Umsatzkosten durch die Einführung von Zöllen – Geringere Auslastung und gestiegene Lohnkosten + Verbesserte Preisdurchsetzung, im Wesentlichen durch die Einführung eines neuen Modelljahres + Geringere allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten	+ Deutlich höheres Absatzvolumen + Positive Effekte aus der Absatzstruktur + Entfall des Sondereffekts aus der im Vorjahr vorgenommenen Wertberichtigung auf Forderungen im Zusammenhang mit dem China-Geschäft – Höhere Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten – Negative Effekte aus der Preisdurchsetzung	– Deutlich geringeres Absatzvolumen – Negative Effekte aus der Wechselkursentwicklung – Negative Effekte aus Absatzstruktur + Geringere allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten + Verbesserte Preisdurchsetzung	– Entfall des Sondereffekts aus dem Vorjahr aus der Neubewertung und dem Verkauf von Anteilen einer nicht zum Kerngeschäft gehörenden Beteiligung + Positive Effekte aus der Absatzstruktur + Verbesserte Preisdurchsetzung	+ Höherer operativer Ergebnisanteil aus Finanzierung und Leasinggeschäft aufgrund erhöhter Portfoliomarge + Positive Effekte aus der Marktstruktur + Geringere allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten – Negative Effekte aus der Wechselkursentwicklung
Bereinigungen	• Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 3 Mio. € (Q3 2024: 3 Mio. €) (M&A-Sachverhalte)	• Aufwendungen im Zusammenhang mit „Cost Down Europe“ i.H.v. 1 Mio. € (Q3 2024: 0 Mio €) sowie für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 0 Mio. € (Q3 2024: 1 Mio. €) (Restrukturierungsmaßnahmen) • Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 24 Mio. € (Q3 2024: 47 Mio. €) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem China-Geschäft i.H.v. 10 Mio. € (Q3 2024: 180 Mio. €) (M&A-Sachverhalte)	• Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 2 Mio. € (Q3 2024: 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalte)	• Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 1 Mio. € (Q3 2024: 1 Mio. €) (M&A-Sachverhalte)	• Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Transformations- und Restrukturierungsprogramm in Nordamerika i.H.v. 5 Mio. € (Q3 2024: 22 Mio. €) (Restrukturierungsmaßnahmen) • Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb des Finanzdienstleistungs-geschäfts sowie der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 2 Mio. € (Q3 2024: 0 Mio. €) (M&A-Sachverhalte)



Die Bereinigungen in der **Überleitung** von in Summe 16 Mio. € (Q3 2024: 57 Mio. €) umfassen Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren i.H.v. 44 Mio. € (Q3 2024: 0 Mio. €) sowie Erträge für M&A-Sachverhalte i.H.v. 29 Mio. € (Q3 2024: 57 Mio. €). Die M&A-Sachverhalte beinhalten neben Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 3 Mio. € (Q3 2024: 53 Mio. €) auch gegenläufige Effekte aus der geplanten Zusammenlegung von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und Hino Motors Ltd. i.H.v. 31 Mio. € (Q3 2024: Aufwand von 4 Mio. €).

Darin enthalten sind Erträge aus der Einstellung der planmäßigen Abschreibungen auf aufgegebenen Aktivitäten nach IFRS 5, um die gem. Segmentberichterstattung im Segment Trucks Asia weiterhin enthaltenen Abschreibungen im bereinigten EBIT zu berücksichtigen.

Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT für das dritte Quartal 2025 ist in Tabelle **A.05** enthalten.

A.05

Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT drittes Quartal¹

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck-Konzern
in Millionen €							
Q3 2025							
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	254	283	65	136	41	-127	652
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	44	44
Restrukturierungsmaßnahmen	-	1	-	-	5	-	6
M&A-Sachverhalte	3	34	2	1	2	-29	14
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	257	319	67	137	48	-112	716
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	6,4	5,8	5,6	9,7	-	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)²	6,4	6,5	5,7	9,8	-	-	-
Q3 2024							
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	717	57	75	140	16	-134	873
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	1	-	-	22	-	23
M&A-Sachverhalte	3	227	0	1	0	57	289
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	721	286	75	141	39	-77	1.185
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	12,0	1,2	6,1	11,4	-	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)²	12,0	6,0	6,1	11,5	-	-	-

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

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



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

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

Tabelle [7 A.08](#) zeigt die Zusammensetzung des EBIT im Industriegeschäft auf Segmentebene für die ersten neun Monate 2025.

Ergänzende Erläuterungen zu den ersten neun Monaten 2025, die über die im dritten Quartal dieses Lageberichts enthaltenen Informationen hinausgehen, können dem Kapitel „Ertragslage“ im Zwischenbericht Q2 2025 auf den Seiten 16 bis 21 entnommen werden.

A.06**Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erste neun Monate**

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024
in Millionen €						
Umsatzerlöse	33.733	36.968	31.133	34.527	2.600	2.441
Umsatzkosten	-27.274	-29.428	-25.025	-27.334	-2.250	-2.093
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.459	7.540	6.108	7.193	351	347
Vertriebskosten	-1.793	-2.142	-1.695	-2.033	-98	-110
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.327	-1.402	-1.168	-1.240	-159	-162
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.650	-1.172	-1.650	-1.172	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	373	283	356	281	17	2
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-107	-268	-110	-269	3	1
Übriges Finanzergebnis	-3	3	-1	5	-3	-2
EBIT	1.952	2.841	1.841	2.764	111	77
Zinsergebnis	54	193	55	193	-1	-1
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern	2.006	3.034	1.896	2.958	109	76
Ertragsteuern	-605	-931	-575	-906	-30	-25
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern	1.401	2.103	1.322	2.052	79	51
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	166	160	166	160	-	-
Konzernergebnis	1.567	2.263	1.488	2.212	79	51
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	86	110				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	1.481	2.153				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	1.339	2.014				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	142	138				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG						
Unverwässert und verwässert	1,92	2,69				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	1,74	2,52				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	0,18	0,17				



A.07

EBIT Daimler Truck-Konzern erste neun Monate¹

	Fortgeführte Aktivitäten		Aufgegebene Aktivitäten		Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten		davon Industriegeschäft ²		davon Financial Services ²	
	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024
in Millionen €										
Umsatzerlöse	33.733	36.968	2.786	2.759	36.519	39.727	33.919	37.286	2.600	2.441
Umsatzkosten	-27.274	-29.428	-2.042	-2.005	-29.316	-31.433	-27.066	-29.339	-2.250	-2.093
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.459	7.540	744	754	7.203	8.294	6.853	7.947	351	347
Vertriebskosten	-1.793	-2.142	-299	-337	-2.092	-2.479	-1.994	-2.370	-98	-110
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.327	-1.402	-57	-78	-1.384	-1.480	-1.225	-1.319	-159	-162
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.650	-1.172	-67	-70	-1.716	-1.242	-1.716	-1.242	-	-
Übrige Erträge/Aufwendungen	263	18	-48	-31	214	-13	197	-14	17	1
EBIT	1.952	2.841	274	239	2.226	3.080	2.115	3.003	111	77

1 Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden auch die Werte der Vergleichsperiode angepasst.

Weitere Informationen sind in [Anmerkung 1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss](#) dargestellt.

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

A.08

EBIT des Industriegeschäfts erste neun Monate^{1,2}

	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz Trucks		Trucks Asia		Daimler Buses		Überleitung	
	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024
in Millionen €												
Umsatzerlöse	33.919	37.286	14.488	17.799	14.121	14.871	3.544	3.570	4.204	3.660	-2.438	-2.613
Umsatzkosten	-27.066	-29.339	-11.770	-14.392	-11.545	-11.717	-2.843	-2.815	-3.346	-2.937	2.437	2.522
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.853	7.947	2.718	3.407	2.576	3.154	702	755	858	723	-1	-91
Vertriebskosten	-1.994	-2.370	-283	-332	-1.237	-1.543	-331	-356	-213	-200	71	61
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.225	-1.319	-325	-335	-559	-573	-127	-145	-140	-146	-74	-119
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.716	-1.242	-619	-465	-675	-457	-90	-90	-138	-134	-195	-95
Übrige Erträge/Aufwendungen	197	-14	39	41	223	-46	35	22	40	73	-140	-104
EBIT	2.115	3.003	1.530	2.317	329	534	190	186	406	315	-340	-349
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ³	274	239	-	-	-	-	236	257	-	-	38	-19

1 Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden auch die Werte der Vergleichsperiode angepasst.

Weitere Informationen sind in [Anmerkung 1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss](#) dargestellt.

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

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



Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT für die ersten neun Monate 2025 ist in Tabelle [7 A.09](#) enthalten.

A.09**Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT erste neun Monate**

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck-Konzern
in Millionen €							
Q1-3 2025							
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	1.530	329	190	406	111	-340	2.226
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	44	44
Restrukturierungsmaßnahmen	-	340	-	-	11	-	352
M&A-Sachverhalte	13	101	5	3	4	32	158
Sonstige	148	70	-	-	-	-	218
Bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	1.691	840	195	410	127	-264	2.998
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	10,6	2,3	5,4	9,7	5,0	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	11,7	5,9	5,5	9,7	5,7	-	-
Q1-3 2024							
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	2.317	534	186	315	77	-349	3.080
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	3	-	-	22	-	25
M&A-Sachverhalte	4	319	0	1	3	132	458
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	2.321	856	187	316	102	-218	3.563
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	13,0	3,6	5,2	8,6	3,9	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	13,0	5,8	5,2	8,6	5,2	-	-

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



Kapitalrendite des Industriegeschäfts
in den ersten neun Monaten 2025

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

Zur Berechnung der Kapitalrendite des Industriegeschäfts wird das EBIT des Industriegeschäfts auf das Jahr hochgerechnet. Die Kapitalrendite des Industriegeschäfts betrug in den ersten neun Monaten 2025 26,5 % (Q1-3 2024: 35,6 %). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren EBIT.

Die Zusammensetzung der Kapitalrendite des Industriegeschäfts in den ersten neun Monaten 2025 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

A.10

Kapitalrendite des Industriegeschäfts erste neun Monate

	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Veränd. in %
in Millionen €			
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	2.115	3.003	-30
Immaterielle Vermögenswerte	2.981	3.047	-2
Sachanlagen	7.995	7.831	+2
Vorräte	9.448	10.120	-7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.484	3.904	-11
Übrige Vermögenswerte	4.656	5.594	-17
Operative Vermögenswerte ^{1,2}	28.564	30.496	-6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.338	4.736	-8
Übrige Verbindlichkeiten	13.145	13.694	-4
Operative Schulden ^{1,2}	17.483	18.430	-5
Operatives Nettovermögen ^{1,2}	11.081	12.066	-8
Durchschnittliches operatives Nettovermögen	10.626	11.237	-5
Kapitalrendite (in %)	26,5	35,6	-

- 1 Die Berechnung des operativen Nettovermögens erfolgt auf Basis der Stichtagswerte zum jeweiligen Quartalsende. Liquidität sowie Umsätze zu Ertragsteuern und Pensionen fließen nicht in die Berechnung des operativen Nettovermögens ein.
- 2 Inklusive zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden.



Finanzlage

Aus dem **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** [↗ A.11](#) ergab sich in den ersten neun Monaten 2025 ein Mittelzufluss von 2,5 Mrd. € (Q1-3 2024: Mittelabfluss von 0,1 Mrd. €). Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag deutlich unter Vorjahresniveau. Die Entwicklung resultierte im Wesentlichen aus dem deutlich geringeren Absatz im Industriegeschäft.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit war durch die Entwicklung im Working Capital in den ersten neun Monaten 2025 negativ beeinflusst. Dies ist im Wesentlichen auf den saisonbedingten Anstieg der Bestände an unfertigen und fertigen Erzeugnissen zurückzuführen.

Demgegenüber führte die Verringerung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, insbesondere bedingt durch die erwartete Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung in Nordamerika, zu einem positiven Effekt auf den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit.

Die Veränderungen bei den sonstigen betrieblichen Vermögenswerten und Schulden enthalten negative Effekte insbesondere aus der Reduzierung von Vertragsverbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen, den Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien resultierend aus Rückkaufvereinbarungen sowie der Verringerung passivischer Abgrenzungsposten.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [↗ A.11](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 1,3 Mrd. € (Q1-3 2024: 1,6 Mrd. €). Die Veränderung in den ersten neun Monaten 2025 resultierte im Wesentlichen aus Zugängen zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus dem Erwerb von Geldmarktfonds.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** [↗ A.11](#) ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 0,5 Mrd. € (Q1-3 2024: Mittelzufluss von 2,4 Mrd. €). Die Mittelzuflüsse resultierten in den ersten neun Monaten 2025 aus der Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten i.H.v. 6,1 Mrd. € und aus der Ausgabe von Asset-Backed-Securities (ABS) i.H.v. 0,6 Mrd. €. Die Fremdfinanzierung erfolgte im Wesentlichen durch Emission von Anleihen in den USA, Kanada und in den Niederlanden.

Andererseits resultierten Mittelabflüsse im Wesentlichen aus Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, aus dem Aktienrückkaufprogramm i.H.v. 0,6 Mrd. € sowie aus der Rückzahlung von Anleihen und externen Finanzierungsverbindlichkeiten.

A.11

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung¹

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	6.553	7.067	6.363	6.722	190	345
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	2.272	3.264	2.163	3.187	109	76
Abschreibungen/Wertminderungen	816	844	795	829	21	15
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	269	285	266	254	2	31
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden						
Vorräte	-1.041	-1.188	-1.095	-1.233	54	46
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	89	704	123	996	-34	-292
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	103	-132	87	-153	16	21
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.298	-1.926	-7	-2	1.305	-1.925
Vermietete Fahrzeuge	162	148	306	528	-144	-380
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-698	-887	-784	-1.072	86	185
Gezahlte Ertragsteuern	-733	-1.247	-671	-1.227	-62	-20
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	2.538	-135	1.183	2.108	1.355	-2.244
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-912	-1.105	-895	-1.085	-16	-21
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	-150	-192	-150	-192	-	-
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-408	-288	-404	-284	-4	-4
Sonstige Ein- und Auszahlungen	173	-35	168	-36	5	2
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.297	-1.619	-1.282	-1.596	-15	-23
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	2.720	4.566	2.298	4.367	421	199
Erwerb eigener Aktien	-616	-540	-616	-540	-	-
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	-1.462	-1.528	-1.462	-1.528	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-175	-134	-175	-134	-	-
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	1.583	-1.978	-1.583	1.978
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	467	2.364	1.629	187	-1.162	2.176
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-507	-158	-497	-150	-10	-8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	7.753	7.516	7.396	7.270	358	247

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



Free Cash Flow des Industriegeschäfts

Der wesentliche Indikator für die Finanzkraft des Daimler Truck-Konzerns ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ **A.12**. Detaillierte Erläuterungen zu dieser und weiteren Kennzahlen unseres Steuerungssystems finden sich im Kapitel „Steuerungssystem“ ab Seite 40 im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts zum Berichtsjahr 2024 unter www.daimlertruck.com/investoren/berichte/finanzberichte.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** führte in den ersten neun Monaten des Jahres 2025 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 0,1 Mrd. € (Q1-3 2024: Mittelzufluss 0,9 Mrd. €). Der Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum wurde durch folgende Faktoren beeinflusst:

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

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir einen **bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ **A.12**. Die Bereinigungen in den ersten neun Monaten des Jahres 2025 resultierten aus Restrukturierungsmaßnahmen, rechtlichen Verfahren sowie aus M&A-Sachverhalten. Der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts wies einen Zahlungsmittelzufluss von 0,4 Mrd. € (Q1-3 2024: Mittelzufluss 1,2 Mrd. €) aus.

A.12			
Free Cash Flow des Industriegeschäfts			
	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Veränd.
in Millionen €			
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	1.183	2.108	-925
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.282	-1.596	+314
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	404	284	+120
Nutzungsrechte	-135	-64	-72
Übrige Anpassungen	-93	155	-248
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	77	888	-811
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	63	-	+63
Restrukturierungsmaßnahmen	25	10	+15
M&A-Sachverhalte	190	283	-93
Sonstige	-	-	-
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	354	1.181	-827

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

In der Tabelle ↗ **A.13** wird die Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts dargestellt.

A.13

Überleitung CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts				
	Q3 2025	Q3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024
in Millionen €				
CFBIT des Industriegeschäfts	202	269	814	1.964
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-156	-380	-671	-1.227
Gezahlte/erhaltene Zinsen	-36	93	92	249
Übrige Überleitungsposten	14	-23	-158	-99
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	24	-41	77	888



Der **CFBIT des Industriegeschäfts** leitet sich aus dem EBIT und den Veränderungen der operativen Vermögenswerte und Schulden („Net Assets“) ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte.

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

In den ersten neun Monaten 2025 wurde für das Industriegeschäft des Daimler Truck-Konzerns eine bereinigte Cash Conversion Rate von 0,4 erreicht. Diese liegt damit unter dem Vorjahreswert, der sich auf 0,7 belief.

A.14

CFBIT des Industriegeschäfts

	Q3 2025	Q3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024
in Millionen €				
EBIT	611	857	2.115	3.003
Veränderung im Working Capital	-121	-419	-885	-390
Nettofinanzinvestitionen	-52	-129	-150	-192
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-363	-392	-942	-1.065
Abschreibungen/Wertminderungen	237	279	795	829
Übrige	-110	73	-119	-221
CFBIT	202	269	814	1.964

A.15

Überleitung zum bereinigten CFBIT des Industriegeschäfts

	Q3 2025	Q3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024
in Millionen €				
CFBIT	202	269	814	1.964
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	48	-	63	-
Restrukturierungsmaßnahmen	1	3	25	10
M&A-Sachverhalte	43	111	190	283
Sonstige	-	-	-	-
Bereinigter CFBIT	294	383	1.092	2.258
Bereinigtes EBIT	668	1.146	2.871	3.461
Bereinigte Cash Conversion Rate ¹	0,4	0,3	0,4	0,7

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



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

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

A.16

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024	Veränd.
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.396	6.363	+1.032
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.526	2.235	+290
Brutto-Liquidität	9.921	8.598	+1.323
Finanzierungsforderungen/-verbindlichkeiten	-4.013	271	-4.283
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-30	-311	+281
Finanzierungsforderungen/-verbindlichkeiten (nominal)	-4.043	-41	-4.002
Netto-Liquidität	5.878	8.558	-2.679

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende **Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns** [↗ A.17](#) lag mit 19,6 Mrd. € auf Vorjahresniveau.

A.17

Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns

	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024	Veränd.
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.753	6.553	+1.200
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.572	2.276	+296
Brutto-Liquidität	10.325	8.829	+1.496
Finanzierungsverbindlichkeiten	-29.849	-28.666	-1.183
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-30	-312	+281
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-29.879	-28.977	-902
Netto-Verschuldung	-19.554	-20.149	+594

Refinanzierung

Der Daimler Truck-Konzern hat in den ersten neun Monaten 2025 erfolgreich an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **Anleihen** mit einem Gegenwert i.H.v. 6,1 Mrd. € begeben. Die im dritten Quartal 2025 emittierten Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) sind in Tabelle [↗ A.18](#) dargestellt.

A.18

Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Truck Finance North America LLC	550 Mio. USD	08.2025	08.2027
Daimler Truck Finance North America LLC	750 Mio. USD	08.2025	10.2030
Daimler Truck Finance North America LLC	600 Mio. USD	08.2025	10.2032
Daimler Truck Finance Canada Inc.	250 Mio. CAD	08.2025	10.2028
Daimler Truck Finance Canada Inc.	175 Mio. CHF	09.2025	09.2031

Darüber hinaus wurden in den ersten neun Monaten 2025 **Asset-Backed-Securities** (ABS) mit einem Gesamtvolumen von 0,7 Mrd. US-Dollar (0,6 Mrd. €) in den USA erfolgreich emittiert.



Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** reduzierte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2024 von 73,9 Mrd. € auf 71,9 Mrd. €. Im Rückgang sind 4,3 Mrd. € negative Wechselkurseffekte enthalten. Währungsbereinigt war ein Anstieg von 2,4 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 30,4 Mrd. € aller Vermögenswerte auf Financial Services (31. Dezember 2024: 33,5 Mrd. €). Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 56,1 % auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2024: 52,1 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 27,6 % ebenfalls auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 32,0 %).

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

A.19

Verkürzte Konzernbilanz

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €						
Vermögenswerte						
Immaterielle Vermögenswerte	2.727	3.209	2.676	3.156	51	53
Sachanlagen	6.745	8.413	6.692	8.356	53	57
Vermietete Gegenstände	3.979	4.381	2.805	3.103	1.174	1.278
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25.675	28.893	-3	-8	25.679	28.900
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	768	812	764	811	4	1
Vorräte	8.471	9.012	8.412	8.899	59	113
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.500	4.325	2.935	3.770	565	555
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.670	6.553	7.312	6.363	358	190
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.572	2.276	2.526	2.235	46	41
davon kurzfristig	2.468	2.185	2.468	2.185	-	-
davon langfristig	104	91	58	50	46	41
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.020	1.420	827	261	1.192	1.159
Sonstige Vermögenswerte	4.469	4.560	3.241	3.363	1.228	1.197
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3.335	-	3.335	-	-	-
Bilanzsumme	71.931	73.854	41.524	40.310	30.408	33.543
Eigenkapital und Schulden						
Eigenkapital	21.547	22.850	18.573	19.823	2.974	3.027
Rückstellungen	5.962	6.667	5.805	6.507	157	160
Finanzierungsverbindlichkeiten	29.417	28.666	3.581	-271	25.836	28.937
davon kurzfristig	7.148	10.293	-6.163	-5.708	13.311	16.001
davon langfristig	22.269	18.373	9.744	5.437	12.525	12.936
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.884	4.629	3.773	4.529	111	99
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	3.955	4.405	3.099	3.570	856	835
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.766	4.326	3.765	4.324	1	2
Sonstige Schulden	1.999	2.310	1.526	1.827	472	483
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	1.401	-	1.401	-	-	-
Bilanzsumme	71.931	73.854	41.524	40.310	30.408	33.543



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

A.20	
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden	
	30. Sep. 2025 Zur Veräußerung gehalten
in Millionen €	
Immaterielle Vermögenswerte	305
Sachanlagen	1.303
Vermietete Gegenstände	142
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	118
Vorräte	1.036
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	549
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	84
Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹	-275
Übrige Vermögenswerte	74
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3.335
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	14
Rückstellung für sonstige Risiken	190
Finanzierungsverbindlichkeiten	432
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	565
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	77
Übrige Schulden	117
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	1.401

1 Die Eliminierung konzerninterner Sachverhalte innerhalb der als zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte führte zu einem negativen Ausweis in den übrigen finanziellen Vermögenswerten.

Neben den Effekten aus den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten und Schulden haben sich in den Bilanzpositionen folgende weitere Veränderungen ergeben.

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

Die **immateriellen Vermögenswerte** lagen leicht unter Vorjahresniveau. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 223 Mio. € in den ersten neun Monaten 2025 (Q1-3 2024: 323 Mio. €) und entsprachen einem Anteil von 11,9 % (Q1-3 2024: 21,6 %) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns. Die aktivierten Entwicklungskosten resultieren im Wesentlichen aus mehreren Produkt- und Technologieprojekten im Bereich des lokal CO₂e-freien Transports. Im zweiten Quartal 2025 wurden aktivierte Entwicklungskosten i.H.v. 218 Mio. € infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, nicht zahlungswirksam ausgebucht.

Die **Sachanlagen** (einschließlich Nutzungsrechte) lagen auf dem Vorjahresniveau. Dabei reduzierten sich die Sachinvestitionen in den ersten neun Monaten 2025 leicht auf 629 Mio. € (Q1-3 2024: 746 Mio. €). In unseren Produktions- und Montagestandorten wurde insbesondere in die Produktionsvorbereitung für weitere emissionsfreie Fahrzeuge investiert, um die Transformation zur E-Mobilität zu unterstützen. Des Weiteren wurde in den Ausbau unserer Vertriebs- und Ersatzteilzentren sowie in die Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios und der Werke investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen in den ersten neun Monaten 2025 Sachinvestitionen von 296 Mio. € (Q1-3 2024: 377 Mio. €).

Die **vermieteten Gegenstände** als auch die **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** lagen leicht unter Vorjahresniveau. Der Rückgang der Forderungen aus Finanzdienstleistungen resultierte im Wesentlichen aus negativen Währungseffekten sowie aus der erwarteten Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung in Nordamerika und einem geringerem Neugeschäft bei der Absatzfinanzierung mit Endkunden in Nordamerika. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 41,2 % auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 45,1 %).

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

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** sowie die **verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen** lagen deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Der Anstieg in den ersten neun Monaten 2025 war im Wesentlichen auf die Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten und positiven Mittelzuflüssen aus der Geschäftstätigkeit zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die Effekte aus der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG, Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit sowie das Aktienrückkaufprogramm und den Rückzahlungen externer Finanzierungsverbindlichkeiten, insbesondere von Anleihen.

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

Das **Eigenkapital** des Konzerns lag mit 21,5 Mrd. € leicht unter dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 22,9 Mrd. €). Der größte Effekt resultierte aus der Dividendenausschüttung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, der Währungs-umrechnung i.H.v. 1,1 Mrd. € und dem Erwerb eigener Aktien i.H.v. 0,6 Mrd. €. Gegenläufig wirkte das positive Konzernergebnis aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten i.H.v. 1,6 Mrd. €.

Bei der Bilanzsumme war ein Rückgang um 3 % zu verzeichnen. Das Eigenkapital sank gegenüber dem Vorjahr um 6 %. Die **Eigenkapitalquote** des Konzerns lag mit 30,0 % auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 30,9 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 44,7 % (31. Dezember 2024: 49,2 %).

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

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen auf Vorjahresniveau. In den ersten neun Monaten 2025 wurden Anleihen i.H.v. 6,1 Mrd. € an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie Asset-Backed-Securities (ABS) mit einem Gesamtvolumen von umgerechnet 0,6 Mrd. € emittiert. Gegenläufig wirkte die Rückzahlung von Anleihen i.H.v. 3,5 Mrd. € sowie positive Währungseffekte.



Risiko- und Chancenbericht

Der Daimler Truck-Konzern ist einer Vielzahl von Risiken und Chancen ausgesetzt, die sowohl aus dem eigenen unternehmerischen Handeln als auch aus externen Faktoren resultieren. Zur frühzeitigen Identifikation, Bewertung und Steuerung dieser Risiken und Chancen setzt der Konzern auf ein umfassendes und wirksames Steuerungs- und Kontrollsystem, das im Risiko- und Chancenmanagementsystem verankert ist.

Eine detaillierte Beschreibung des Risiko- und Chancenmanagementsystems sowie der aktuellen Gesamtbetrachtung der Risiko- und Chancensituation findet sich im „Risiko- und Chancenbericht“ innerhalb des zusammengefassten Lageberichts des Geschäftsberichts 2024. Im Folgenden werden die Veränderungen der wesentlichen Risiken und Chancen gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 2024 erläutert, die potenziell wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler Truck-Konzerns haben können. Eine wesentliche Auswirkung wird dabei sowohl dann erwartet, wenn sich durch die Neubewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit oder des Ausmaßes von Risiken und Chancen eine Einordnung in die Stufe „hoch“ ergibt, als auch dann, wenn Risiken und Chancen, die zuvor mit der Stufe „hoch“ bewertet wurden, nun als „mittel“ oder „niedrig“ eingestuft werden. Risiken und Chancen werden fortlaufend überwacht, regelmäßig bewertet und bei Bedarf in die unterjährigen Planungen einbezogen.

Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen

Für das laufende Geschäftsjahr wird eine Abschwächung der Märkte und eine weiter anhaltende Unsicherheit infolge der US-amerikanischen Zollpolitik erwartet, die sich in einem Rückgang der allgemeinen Marktchancen niederschlägt.

Die Risiken im Zusammenhang mit dem Beschaffungsmarkt werden weiterhin, trotz des Rückgangs der Risiken und Chancen im Zusammenhang mit finanziellen Engpässen bei Lieferanten sowie der Risiken von Rohstoff-, Rohmaterial- und Energiepreisen aufgrund des verkürzten Betrachtungszeitraums für das verbleibende Geschäftsjahr 2025 als auch der Einbeziehung von Risiken und Chancen in die Planung, unverändert als hoch eingestuft. Diese Einschätzung bezieht auch mögliche zusätzliche Engpässe in den internationalen Lieferketten ein, die das Risiko von Produktionseinschränkungen sowie verzögerten Fahrzeugauslieferungen zur Folge haben können.

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

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

Seit dem 1. November 2025 unterliegt Daimler Truck gemäß des US-Präsidialerlasses zur nationalen Sicherheit einem neuen Zollumfeld, das sich negativ auf den Konzern auswirkt. Der Einsatz von US-Importzöllen als zentrales wirtschaftspolitisches Instrument hat die globale wirtschaftliche Unsicherheit erhöht und stellt weiterhin ein wesentliches Risiko dar – insbesondere im Hinblick auf die Wirksamkeit der vom Daimler Truck-Konzern geplanten Maßnahmen zur Kompensation negativer Auswirkungen. Zusätzlich kann dies zur Einführung von Gegenzöllen führen, was die Preise weiter erhöhen und weitere Auswirkungen auf Wechselkurse haben könnte.

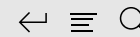
Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Im Verlauf des Berichtszeitraums ist ein deutlicher Rückgang der Produktions- und Technologierisiken zu verzeichnen. Diese Entwicklung lässt sich auf eine zunehmende Sicherheit infolge fortschreitender Planung in Bezug auf die technische Machbarkeit, die Produktionsprozesse sowie die technologischen Entwicklungen zurückführen.

Zusätzlich hat die Einigung der Unternehmensleitung mit dem Gesamtbetriebsrat über die Eckpunkte für die deutschen Standorte des Segments Mercedes-Benz Trucks im Rahmen des unternehmensinternen Restrukturierungs- und Effizienzprogramms „Cost Down Europe“ sowie die damit verbundene Bildung entsprechender Rückstellungen zu einer deutlichen Reduzierung der Personalrisiken geführt.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Durch die globale Ausrichtung des Konzerns ergeben sich aus dem operativen Geschäft und den Finanztransaktionen sowohl Risiken als auch Chancen im Zusammenhang mit Wechselkursschwankungen. Im verbleibenden Geschäftsjahr 2025 sind sowohl die Transaktions- als auch die Translationsrisiken zurückgegangen. Diese Entwicklung ist auf die Stabilisierung der Wechselkurse, als auch auf den verkürzten Betrachtungszeitraum für das verbleibende Geschäftsjahr 2025 zurückzuführen.



Prognosebericht

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

Der Abschluss der Transaktion zur Integration von Mitsubishi Fuso und Hino, die Aufnahme der Geschäftstätigkeit sowie die erstmalige Notierung der neuen Holdinggesellschaft ARCHION Corporation, mit Sitz in Tokio, Japan, wird für den 1. April 2026 angestrebt. Daher beinhalten die Prognosekennzahlen – analog zu den bisherigen Prognosen für das Geschäftsjahr 2025 – auch die Geschäfte von Mitsubishi Fuso und umfassen somit die fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in Summe. Die Effekte aus der Einstellung der planmäßigen Abschreibungen sowie die erwarteten Kosten im Zusammenhang mit der Transaktion wirken sich nicht auf die Prognosekennzahlen aus, da sie in der Überleitung ausgewiesen und als Bereinigungen im EBIT berücksichtigt werden.

Im Januar 2025 wurde bei Daimler Truck im Rahmen des Programms „Cost Down Europe“ der Evaluierungsprozess zur Umsetzung von Restrukturierungs- und Effizienzmaßnahmen mit dem Ziel initiiert, Daimler Truck in Europa nachhaltig wettbewerbsfähig aufzustellen und eine starke Rendite auf zukünftige Investitionen zu erwirtschaften. Daimler Truck hat sich zum Ziel gesetzt, die jährlich laufenden Kosten bis spätestens 2030 um mehr als eine Milliarde Euro zu senken. Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat haben sich im April 2025 auf die Rahmenbedingungen zur Effizienzsteigerung geeinigt. Infolge dieser Maßnahmen wurden in den ersten neun Monaten des Jahres Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen gebildet. Zum 30. September 2025 beläuft sich der Gesamtbetrag auf 340 Mio. €. Der resultierende Aufwand wurde als bereinigter Posten behandelt und hat keine wesentlichen Auswirkungen auf den Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Jahr 2025.

Die Prognose für das Geschäftsjahr 2025 steht weiterhin unter dem Vorbehalt weiterer makroökonomischer und geopolitischer Entwicklungen. Dabei liegt die Annahme zugrunde, dass wir weiterhin im Rahmen des United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA) operieren können. Seit dem 1. November 2025 unterliegen wir neuen Zollbestimmungen, die auf einem US-Präsidialerlass gemäß Section 232 des Trade Expansion Act beruhen. Diese Bestimmungen sehen zusätzliche Zölle auf schwere und mittelschwere Lkw vor, die sich negativ auf die Profitabilität und den Free Cash Flow des Industriegeschäfts auswirken. Wir gehen davon aus, diese Effekte im Prognosezeitraum mit Gegenmaßnahmen ausgleichen zu können.

Im Zusammenhang mit potenziellen Engpässen in den internationalen Lieferketten, insbesondere im Hinblick auf die Versorgung mit Halbleiterkomponenten, könnten sich zusätzliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Produktionsabläufe ergeben.

Je nach Ausgang der andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft erwarten wir weiterhin finanzielle Auswirkungen. Wir gehen jedoch davon aus, dass sich diese im aktuellen Prognosezeitraum nicht mehr materialisieren werden.

Weltwirtschaft

Für das laufende Berichtsjahr erwarten wir eine leichte Verlangsamung des weltwirtschaftlichen Wachstums im Vergleich zum Vorjahr. Die beschlossenen und eingeführten US-Zölle dürften den Welthandel negativ beeinflussen, wobei Handelsabkommen mit den USA die Effekte abmildern können. Die im Berichtsjahr gestiegene Unsicherheit schwächt die gesamtwirtschaftliche Nachfrage. Ebenfalls ist nicht auszuschließen, dass sich weitere aktuelle geopolitische Risiken negativ auf die Realwirtschaft auswirken. Nach unseren Prognosen wird die Weltwirtschaft in 2025 um 2,5 % zulegen.

Die Wirtschaftsleistung der Eurozone dürfte in 2025 um bis zu 1,5 % wachsen. Für 2025 gehen unsere Prognosen von einem durchschnittlichen Anstieg der Verbraucherpreise in der Eurozone von 2,0 % aus.

Der wirtschaftliche Ausblick der USA ist weiterhin mit Unsicherheit behaftet. Die eingeführten Importzölle auf Güter wichtiger Handelspartner könnten die Inflation wieder erhöhen, was den Konsum bremsen dürfte. Insgesamt erwarten wir für 2025 eine durchschnittliche Inflationsrate von bis zu 3,0 % sowie ein Wachstum der US-Wirtschaft von um die 2,0 %.

Prognosekennzahlen

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

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

	2024	2025	Q1/Q2 2025	Q3 2025	
	Berichtet	Prognose im zusammengefassten Lagebericht 2024	Aktualisierte Prognose für das Jahr 2025	Aktualisierte Prognose für das Jahr 2025	Erläuterung für die im Zwischenbericht Q3 2025 aktualisierte Prognose
Markt der schweren Lkw					
Nordamerika – in Tsd. Einheiten –	308	280 bis 320	250 bis 280	–	
EU30 – in Tsd. Einheiten –	315	270 bis 310	–	–	
Konzern¹					
Bereinigtes EBIT	4,7 Mrd. €	Anstieg zwischen 5 % und 15 %	3,6 bis 4,1 Mrd. €	–	
Industriegeschäft¹					
Absatz ² – in Tsd. Einheiten –	460	460 bis 480	410 bis 440	–	
Umsatz	50,7 Mrd. €	52 bis 54 Mrd. €	44 bis 47 Mrd. €	–	
Bereinigte Umsatzrendite	8,9 %	8 % bis 10 %	7 % bis 9 %	–	
Free Cash Flow	3,2 Mrd. €	Rückgang zwischen 10 % und 25 %	1,5 bis 2,0 Mrd. €	–	
Trucks North America					
Absatz – in Tsd. Einheiten –	191	180 bis 200	135 bis 155	–	
Bereinigte Umsatzrendite	12,9 %	11 % bis 13 %	10 % bis 12 %	–	
Mercedes-Benz Trucks					
Absatz – in Tsd. Einheiten –	160	160 bis 180	–	–	
Bereinigte Umsatzrendite	6,4 %	5 % bis 7 %	–	–	
Trucks Asia¹					
Absatz – in Tsd. Einheiten –	103	95 bis 115	–	–	
Bereinigte Umsatzrendite	4,6 %	4 % bis 6 %	–	–	
Daimler Buses					
Absatz – in Tsd. Einheiten –	27	25 bis 30	–	–	
Bereinigte Umsatzrendite	8,3 %	8 % bis 10 %	–	–	
Financial Services					
Bereinigte Eigenkapitalrendite	5,0 %	8 % bis 10 %	6 % bis 8 %	–	

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

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

Konzernzwischenabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

B.01

	Anmerkung	Q3 2025	Q3 2024 ¹	Q1-3 2025	Q1-3 2024 ¹
in Millionen €					
Umsatzerlöse	3	10.551	12.177	33.733	36.968
Umsatzkosten		-8.699	-9.808	-27.274	-29.428
Bruttoergebnis vom Umsatz		1.852	2.370	6.459	7.540
Vertriebskosten	4	-589	-798	-1.793	-2.142
Allgemeine Verwaltungskosten	4	-340	-481	-1.327	-1.402
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	4	-444	-370	-1.650	-1.172
Sonstige betriebliche Erträge		147	185	518	497
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-31	-86	-145	-214
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	8	-40	-41	-107	-268
Übriges Finanzergebnis		-1	1	-3	3
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	19	553	780	1.952	2.841
Zinserträge		98	121	295	321
Zinsaufwendungen		-82	-47	-241	-128
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern		569	854	2.006	3.034
Ertragsteuern	5	-162	-289	-605	-931
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern		407	564	1.401	2.103
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	2	51	63	166	160
Konzernergebnis		458	627	1.567	2.263
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		24	17	86	110
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG		434	610	1.481	2.153
davon aus fortgeführten Aktivitäten		392	555	1.339	2.014
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		42	55	142	138
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre an der Daimler Truck Holding AG					
Unverwässert und verwässert		0,57	0,77	1,92	2,69
davon aus fortgeführten Aktivitäten		0,51	0,70	1,74	2,52
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		0,06	0,07	0,18	0,17

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

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

B.02				
	Q3 2025	Q3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024
in Millionen €				
Konzernergebnis	458	627	1.567	2.263
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-3	-282	-1.094	-545
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	-	1	-1	-2
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	26	-28	88	-40
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	23	-309	-1.007	-586
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	11	-17	30	-7
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	47	-16	334	123
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	57	-32	364	116
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	81	-342	-643	-471
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-5	18	-14	-2
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	86	-359	-630	-468
Gesamtergebnis	539	285	923	1.792
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	19	35	72	108
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG am Gesamtergebnis	520	251	851	1.684



Konzernbilanz

B.03			
	Anmerkung	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €			
Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	6	2.727	3.209
Sachanlagen	7	6.745	8.413
Vermietete Gegenstände		3.979	4.381
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	8	768	812
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	9	13.579	14.763
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		4	-
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		104	91
Übrige finanzielle Vermögenswerte		646	732
Aktive latente Steuern		2.486	2.557
Langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		4	28
Übrige Vermögenswerte		537	414
Langfristige Vermögenswerte		31.580	35.399
Vorräte	10	8.471	9.012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		3.496	4.298
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	9	12.097	14.130
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		7.666	6.553
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		2.468	2.185
Übrige finanzielle Vermögenswerte		1.374	688
Übrige Vermögenswerte		1.446	1.590
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	2	3.335	-
Kurzfristige Vermögenswerte		40.351	38.455
Bilanzsumme		71.931	73.854

	Anmerkung	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €			
Eigenkapital und Schulden			
Gezeichnetes Kapital		792	792
Kapitalrücklagen		14.308	14.308
Gewinnrücklagen		9.568	9.211
Übrige Rücklagen		-3.684	-2.105
Den Aktionären zustehendes Eigenkapital		20.983	22.205
Nicht beherrschende Anteile		564	645
Eigenkapital	11	21.547	22.850
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	12	899	1.149
Rückstellungen für sonstige Risiken	13	3.108	2.939
Finanzierungsverbindlichkeiten	14	22.269	18.373
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		1.360	1.678
Passive latente Steuern		75	28
Passivischer Abgrenzungsposten		664	817
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		2.033	2.273
Übrige Verbindlichkeiten		141	144
Langfristige Schulden		30.549	27.401
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		3.884	4.629
Rückstellungen für sonstige Risiken	13	1.955	2.580
Finanzierungsverbindlichkeiten	14	7.148	10.293
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		2.594	2.727
Passivischer Abgrenzungsposten		392	454
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		1.733	2.053
Übrige Verbindlichkeiten		728	867
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	2	1.401	-
Kurzfristige Schulden		19.836	23.603
Bilanzsumme		71.931	73.854

Konzern-Kapitalflussrechnung¹

B.04	Q1-3 2025	Q1-3 2024
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	2.272	3.264
Abschreibungen/Wertminderungen	816	844
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	298	308
Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	-29	-23
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden		
Vorräte	-1.041	-1.188
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	89	704
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	103	-132
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.298	-1.926
Vermietete Fahrzeuge	162	148
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-698	-887
Gezahlte Ertragsteuern	-733	-1.247
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	2.538	-135
Zugänge zu Sachanlagen	-630	-746
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-281	-360
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	84	82
Cash Flow aus dem Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	81	50
Erwerb von Anteilsbesitz	-231	-242
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-2.248	-2.157
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	1.840	1.870
Sonstige Ein- und Auszahlungen	89	-117
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.297	-1.619
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	2.720	4.566
Erwerb eigener Aktien	-616	-540
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	-1.462	-1.528
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-175	-134
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	467	2.364
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-507	-158
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.200	451
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	6.553	7.067
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	7.753	7.516

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



Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

B.05

				Übrige Rücklagen				Den Aktionären der Daimler Truck Holding AG zustehendes Eigenkapital		
	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Gewinnrück-lagen¹	Währungs-umrechnung	Eigenkapital-instrumente / Fremdkapital-instrumente	Derivative Finanz-Instrumente	Eigene Aktien	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital	
in Millionen €										
Stand zum 1. Januar 2024	823	14.277	8.501	-1.476	-	36	-557	21.605	620	22.224
Konzernergebnis	-	-	2.153	-	-	-	-	2.153	110	2.263
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	123	-541	-9	-41	-	-468	-2	-470
Gesamtergebnis	-	-	2.275	-541	-9	-41	-	1.685	108	1.793
Dividenden	-	-	-1.528	-	-	-	-	-1.528	-128	-1.655
Erwerb eigener Aktien	-	-	57	-	-	-	-540	-483	-	-483
Sonstige Veränderungen	-	-	140	-	-	-	-	140	16	156
Stand zum 30. September 2024	823	14.277	9.444	-2.016	-9	-5	-1.097	21.417	616	22.033
Stand zum 1. Januar 2025	792	14.308	9.211	-1.703	-16	-26	-360	22.205	645	22.850
Konzernergebnis	-	-	1.481	-	-	-	-	1.481	86	1.567
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	334	-1.079	26	88	-	-631	-14	-644
Gesamtergebnis	-	-	1.815	-1.079	26	88	-	850	72	922
Dividenden	-	-	-1.462	-	-	-	-	-1.462	-172	-1.634
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-616	-616	-	-616
Sonstige Veränderungen	-	-	4	-	-	-	-	4	19	23
Stand zum 30. September 2025	792	14.308	9.568	-2.781	10	62	-976	20.983	564	21.547

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

Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss

1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

Allgemeines

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

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

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

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

Der Zwischenabschluss wurde am 4. November 2025 vom Vorstand der Daimler Truck Holding AG zur Veröffentlichung freigegeben. Der Zwischenabschluss wurde vom Konzernabschlussprüfer einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Zwischenabschluss wurde, soweit nicht anders angegeben, auf der Grundlage der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschlusses der Daimler Truck Holding AG und ihrer Tochtergesellschaften zum 31. Dezember 2024 (Konzernabschluss 2024) erstellt und sollte im Zusammenhang mit diesem gelesen werden.

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

Es wurden keine neuen Standards oder weiteren Änderungen und Verbesserungen an Standards verabschiedet, die für Geschäftsjahre verpflichtend anzuwenden sind, die am 1. Januar 2025 beginnen, und von denen erwartet wird, dass sie einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben werden.

Veröffentlichte, aber noch nicht angewendete IFRS

Die erwarteten Auswirkungen neuer und geänderter Standards und Interpretationen, die für Berichtszeiträume in Kraft treten, die nach dem 31. Dezember 2024 beginnen, sind im Konzernabschluss 2024 angegeben. Der Daimler Truck-Konzern wendet keine der neuen oder geänderten Standards und Interpretationen freiwillig vorzeitig an.

Konjunkturelle Einflüsse, unregelmäßige Aufwendungen

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

Ertragsteuern

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

Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten

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

B.06		
Umgliederungen in den Funktionskosten		
	Q3 2024	Q1-3 2024
in Millionen €		
Umsatzkosten	32	103
Vertriebskosten	85	248
Allgemeine Verwaltungskosten	-142	-425
Forschungs- und Entwicklungskosten	24	74
	-	-



2. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

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

Der gleichberechtigte Zusammenschluss von Mitsubishi Fuso und Hino soll die Zusammenarbeit in den Bereichen Entwicklung, Beschaffung und Produktion von Nutzfahrzeugen insbesondere im asiatisch-pazifischen Raum mit sich bringen. Der Abschluss der Transaktion zur Integration von Mitsubishi Fuso und Hino, die Aufnahme der Geschäftstätigkeit sowie die erstmalige Notierung der neuen Holdinggesellschaft ARCHION Corporation, mit Sitz in Tokio, Japan, wird für den 1. April 2026 angestrebt. Die Daimler Truck AG und Toyota beabsichtigen jeweils im Zielbild eine Beteiligung in Höhe von 25 % an der neuen Holdinggesellschaft, für die eine Notierung am Prime Market der Tokioter Börse angestrebt wird und die 100 % der Anteile von Mitsubishi Fuso und Hino halten soll. Die Beteiligung an der neuen Holdinggesellschaft soll nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Auswirkungen der aufgegebenen Aktivitäten auf die Berichterstattung

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

In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden die fortgeführten Aktivitäten dargestellt; der Ausweis des Ergebnisses der aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern erfolgt in einer gesonderten Zeile. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Soweit nicht gesondert gekennzeichnet, beziehen sich die im Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss dargestellten

Angaben zu der Gewinn- und Verlustrechnung auf die fortgeführten Aktivitäten. Das Segment Trucks Asia umfasst die Mitsubishi Fuso und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften (Mitsubishi Fuso-Gruppe). Die Abweichungen im Segment Trucks Asia ergeben sich im Wesentlichen aus in der Segmentberichterstattung erfassten Allokationen im Zusammenhang mit Konzernfunktionen, die nicht Teil der Veräußerungsgruppe sind. Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Segmente entsprechend der internen Steuerung und Berichterstattung unverändert enthalten.

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

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

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

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

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

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

Überblick über die Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden

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

Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden werden gemäß den jeweils anzuwendenden IFRS bewertet. Dies

umfasste auch eine Prüfung auf Wertminderung der Mitsubishi Fuso-Gruppe, aus der sich kein Wertminderungsbedarf ergab.

Die **Übrigen Rücklagen** im Eigenkapital enthalten zum aktuellen Zeitpunkt kumulative Aufwendungen im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden, die als zur Veräußerung (-590 Mio. €) gehalten werden.

B.07

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

	30. Sep. 2025
	Zur Veräußerung gehalten
in Millionen €	
Immaterielle Vermögenswerte	305
Sachanlagen	1.303
Vermietete Gegenstände	142
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	118
Vorräte	1.036
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	549
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	84
Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹	-275
Übrige Vermögenswerte	74
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3.335
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	14
Rückstellung für sonstige Risiken	190
Finanzierungsverbindlichkeiten	432
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	565
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	77
Übrige Schulden	117
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	1.401

¹ Die Eliminierung konzerninterner Sachverhalte innerhalb der als zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte führte zu einem negativen Ausweis in den übrigen finanziellen Vermögenswerten.



Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten

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

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

B.08		
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern		
	Q1-3 2025	Q1-3 2024
in Millionen €		
Umsatzerlöse	2.786	2.759
Umsatzkosten	-2.042	-2.005
Bruttoergebnis vom Umsatz	744	754
Vertriebskosten	-299	-337
Allgemeine Verwaltungskosten	-57	-78
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-67	-70
Sonstige betriebliche Erträge	-31	-37
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4	-5
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2	5
Übriges Finanzergebnis	-15	5
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	274	239
Zinsergebnis	-7	-9
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	266	230
Ertragsteuern	-100	-70
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	166	160



Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

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

B.09		
Überleitung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten		
	Q1-3 2025	Q1-3 2024
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten	2.006	3.034
Ergebnis vor Ertragsteuern aus aufgegebenen Aktivitäten	266	230
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	2.272	3.264

Tabelle 7 B.07 zeigt die zum Periodenende als zur Veräußerung gehaltenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Tabelle 7 B.09 zeigt die Überleitung des Ergebnisses vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Die einzelnen Cash Flows werden in Tabelle 7 B.10 dargestellt.

B.10						
Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten						
	Q1-3 2025				Q1-3 2024	
	Cash Flow aus aufgegebenen Aktivitäten	Cash Flow aus fortgeführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt	aufgegebenen Aktivitäten	Cash Flow aus fortgeführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt
in Millionen €						
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	237	2.301	2.538	-50	-85	-135
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	21	-1.318	-1.297	-45	-1.574	-1.619
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-356	823	467	84	2.280	2.364



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 B.11** dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten unter Berücksichtigung der angepassten Segmentzuordnung von Daimler Truck zum 1. Januar 2025 sowie der aufgegebenen Aktivitäten, wie in [Anmerkung 2. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden](#) und [Anmerkung 19. Segmentberichterstattung](#) dargestellt. Die Veränderung der Segmentzuordnung wirkt sich auch auf die Aufteilung der Umsatzerlöse nach geographischen Regionen aus. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

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

B.11

Umsatzerlöse drittes Quartal

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Sonstiges ²	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
Q3 2025							
Umsatzerlöse IFRS 15	3.996	4.735	1.351	60	10.143	-513	9.630
Europa	15	2.930	1.050	25	4.020	-286	3.733
Nordamerika	3.945	161	67	25	4.198	-156	4.042
Asien	1	509	7	3	520	-6	514
Lateinamerika ¹	22	747	212	3	983	-54	929
Übrige Märkte	13	388	16	5	423	-11	412
Sonstige Umsatzerlöse	-	151	51	796	997	-76	922
Umsatzerlöse gesamt	3.996	4.886	1.402	856	11.140	-589	10.551
Q3 2024							
Umsatzerlöse IFRS 15	5.974	4.574	1.184	59	11.791	-554	11.237
Europa	15	2.616	813	27	3.471	-148	3.323
Nordamerika	5.891	319	130	19	6.360	-318	6.042
Asien	-	535	11	4	549	-6	543
Lateinamerika ¹	18	766	210	3	998	-47	951
Übrige Märkte	49	338	20	6	412	-35	378
Sonstige Umsatzerlöse	23	166	45	772	1.006	-65	941
Umsatzerlöse gesamt	5.997	4.740	1.229	831	12.797	-620	12.177

1 Ohne Mexiko.

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



Umsatzerlöse erste neun Monate

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Sonstiges ²	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
Q1-3 2025							
Umsatzerlöse IFRS 15	14.464	13.621	4.040	178	32.304	-1.409	30.895
Europa	45	8.038	3.136	79	11.298	-616	10.682
Nordamerika	14.302	578	206	62	15.149	-570	14.579
Asien	3	1.619	18	9	1.648	-10	1.638
Lateinamerika ¹	67	2.176	640	7	2.890	-177	2.714
Übrige Märkte	48	1.209	41	21	1.318	-36	1.282
Sonstige Umsatzerlöse	24	500	163	2.422	3.109	-271	2.838
Umsatzerlöse gesamt	14.488	14.121	4.204	2.600	35.413	-1.680	33.733
Q1-3 2024							
Umsatzerlöse IFRS 15	17.762	14.390	3.508	164	35.824	-1.634	34.191
Europa	55	8.626	2.422	68	11.172	-458	10.714
Nordamerika	17.532	936	417	42	18.927	-938	17.989
Asien	4	1.655	38	11	1.708	-14	1.694
Lateinamerika ¹	46	2.099	594	12	2.752	-152	2.599
Übrige Märkte	125	1.074	37	30	1.265	-70	1.195
Sonstige Umsatzerlöse	37	481	152	2.277	2.947	-170	2.777
Umsatzerlöse gesamt	17.799	14.871	3.660	2.441	38.771	-1.803	36.968

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

4. Funktionskosten

Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten

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

Kostenoptimierungsprogramme

In allen Funktionskostenbereichen wirkten sich in den ersten neun Monaten 2025 Aufwendungen i.H.v. insgesamt 340 Mio. € aus Kostenoptimierungsprogrammen im Zusammenhang mit dem im Januar 2025 bekanntgegebenen Programm „Cost Down Europe“ zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung aus.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten sanken im dritten Quartal 2025 auf 589 Mio. € (Q3 2024: 798 Mio. €), sowie in den ersten neun Monaten 2025 auf 1.793 Mio. € (Q1-3 2024: 2.142 Mio. €). Im Vorjahr war ein Sondereffekt i.H.v. 156 Mio. € aus der Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten, der sich aufgrund der andauernden Gespräche zur Zukunft des China-Geschäfts ergab.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im dritten Quartal 2025 sanken die allgemeinen Verwaltungskosten auf 340 Mio. € (Q3 2024: 481 Mio. €), sowie in den ersten neun Monaten 2025 auf 1.327 Mio. € (Q1-3 2024: 1.402 Mio. €), unter anderem aufgrund geringerer IT-Kosten im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Im dritten Quartal 2025 stiegen die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten auf 444 Mio. € (Q3 2024: 370 Mio. €), sowie in den ersten neun Monaten 2025 auf 1.650 Mio. € (Q1-3 2024: 1.172 Mio. €). Sie wurden wesentlich durch einen Sondereffekt i.H.v. 218 Mio. € aus dem zweiten Quartal 2025 beeinflusst, der aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, resultierte.



5. Ertragsteuern

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

B.12				
Ertragsteuern				
	Q3 2025	Q3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024
in Millionen €				
Ergebnis vor Ertragsteuern	569	854	2.006	3.034
Ertragsteuern	-162	-289	-605	-931
Steuerquote	28,5 %	33,9 %	30,2 %	30,7 %

Im dritten Quartal 2024 wirkte sich die Veränderung von permanenten Differenzen, im Wesentlichen aufgrund einer Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, erhöhend auf die Steuerquote aus.

Am 11. Juli 2025 hat der deutsche Bundesrat der Absenkung des Körperschaftsteuersatzes von 15 % auf 10 %, über einen 5-Jahreszeitraum ab 2028, zugestimmt. Diese Gesetzesänderung wurde bei der Berechnung der latenten Steuern der in Deutschland ansässigen Konzerngesellschaften zum 30. September 2025 berücksichtigt.

6. Immaterielle Vermögenswerte

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

B.13		
Immaterielle Vermögenswerte		
	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Geschäfts- oder Firmenwerte (erworben)	559	684
Entwicklungskosten (selbst geschaffen)	988	1.210
Übrige immaterielle Vermögenswerte ¹	1.180	1.315
	2.727	3.209

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

Die immateriellen Vermögenswerte beinhalten Zugänge zu den aktivierte Entwicklungskosten i.H.v. 57 Mio. € (Q3 2024: 79 Mio. €) im dritten Quartal 2025 sowie 223 Mio. € (Q1-3 2024: 323 Mio. €) in den ersten neun Monaten 2025. Diese resultieren im Wesentlichen aus mehreren Produkt- und Technologieprojekten im Bereich des lokal CO₂e-freien Transports.

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

Die planmäßigen Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten belaufen sich im dritten Quartal 2025 auf 19 Mio. € (Q3 2024: 19 Mio. €) sowie in den ersten neun Monaten 2025 auf 67 Mio. € (Q1-3 2024: 57 Mio. €).

7. Sachanlagen

Die zum 30. September 2025 in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 6.745 Mio. € (31. Dezember 2024: 8.413 Mio. €) enthalten auch Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

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

B.14		
Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)		
	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Grundstücke, Bauten und grundstücksgleiche Rechte	2.215	2.663
Technische Anlagen und Maschinen	1.532	1.855
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.520	1.828
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	989	1.080
	6.256	7.425

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

B.15		
Nutzungsrechte		
	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Grundstücke, Bauten und grundstücksgleiche Rechte	441	937
Technische Anlagen und Maschinen	10	13
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	38	38
	490	988



8. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle 7 B.16 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle 7 B.17 zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernzwischenabschluss des Daimler Truck-Konzerns einbezogen werden.

cellcentric GmbH & Co. KG

Zum 30. September 2025 haben der Daimler Truck-Konzern und die Volvo Group Kapitaleinlagen i.H.v. insgesamt 140 Mio. € (Q3 2024: 160 Mio. €) in cellcentric GmbH & Co. KG eingebracht, was zu einer Erhöhung des At-equity-Buchwerts des Daimler Truck-Konzerns um 70 Mio. € (Q3 2024: 80 Mio. €) führte.

Amplify Cell Technologies LLC

Zum 30. September 2025 haben der Daimler Truck-Konzern, Accelera by Cummins, PACCAR und EVE Energy Kapitaleinlagen i.H.v. 135 Mio. € (Q3 2024: 364 Mio. €) in die Amplify Cell Technologies LLC eingebracht, was zu einer Erhöhung der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen des Daimler Truck-Konzerns um 42 Mio. € (Q3 2024: 115 Mio. €) führte.

Coretura AB

Am 2. Juni 2025 gründete der Daimler Truck-Konzern gemeinsam mit der Volvo Group das Gemeinschaftsunternehmen Coretura AB, mit Hauptsitz in Göteborg, Schweden. Ziel ist der Aufbau einer standardisierten offenen Plattform für Software-definierte Fahrzeuge sowie eines dedizierten Betriebssystems für die Nutzfahrzeugindustrie.

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

B.16

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
30. Sep. 2025				
At-equity-Buchwert	4	751	13	768
At-equity-Ergebnis (Q3 2025)	1	-41	1	-40
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2025)	3	-112	3	-107
31. Dezember 2024				
At-equity-Buchwert	117	679	16	812
At-equity-Ergebnis (Q3 2024)	-	-42	1	-41
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2024)	-1	-270	3	-268

B.17

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

	cellcentric ^{1,2}	BFDA ^{1,3,4}	Amplify ^{1,5}	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
30. Sep. 2025					
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0	30,0		
At-equity-Buchwert	408	-	182	161	751
At-equity-Ergebnis (Q3 2025)	-29	-	-5	-7	-41
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2025)	-81	-	-14	-18	-112
31. Dezember 2024					
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0	30,0		
At-equity-Buchwert	417	-	179	83	679
At-equity-Ergebnis (Q3 2024)	-25	-	-8	-10	-42
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2024)	-72	-173	-10	-15	-270

- 1 Es wurden keine Dividenden an den Daimler Truck-Konzern in einer der dargestellten Perioden gezahlt.
- 2 cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric).
- 3 Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA).
- 4 Einschließlich einer Anpassung des Konzerns aus Sicht als Investor von -120 Mio. € im At-equity-Ergebnis (Q1-3 2024).
- 5 Amplify Cell Technologies LLC (Amplify).



9. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

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

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen verringerten sich, insbesondere bedingt durch negative Währungseffekte, der erwarteten Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung in Nordamerika sowie einem geringerem Neugeschäft bei der Absatzfinanzierung mit Endkunden in Nordamerika.

10. Vorräte

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

B.19		
Vorräte		
	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.646	1.930
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.175	2.382
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	4.616	4.669
Geleistete Anzahlungen	34	31
	8.471	9.012

B.18

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	30. Sep. 2025			31. Dez. 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Brutto-Buchwert	12.341	13.931	26.271	14.356	15.136	29.492
Absatzfinanzierung mit Endkunden	5.161	8.832	13.993	5.582	9.775	15.357
Absatzfinanzierung mit Händlern	5.417	940	6.357	6.823	1.086	7.908
Finanzierungsleasingverträge	1.763	4.158	5.921	1.952	4.275	6.227
Wertberichtigungen	-244	-352	-596	-226	-373	-599
Netto-Buchwert	12.097	13.579	25.675	14.130	14.763	28.893

11. Eigenkapital

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

Gezeichnetes Kapital

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

Eigene Aktien

Im Rahmen des am 1. August 2025 beendeten Aktienrückkaufprogramms wurden über einen Zeitraum von zwei Jahren insgesamt 57.351.483 eigene Aktien im Gesamtwert von 2,0 Mrd. € zurückgekauft. Davon entfielen auf den Berichtszeitraum 16.173.237 eigene Aktien zu einem Erwerbspreis von insgesamt 616 Mio. € (inklusive Aufwendungen für die Durchführung des Aktienrückkaufprogramms), die in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals in der Spalte „Eigene Aktien“ ausgewiesen wurden.

Dividende

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

Übrige Eigenkapitalbestandteile

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



12. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wird in Tabelle 7 B.20 dargestellt. Die Veränderung der Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Abzinsungsfaktoren sowie aus der Wertentwicklung des Planvermögens.

B.20		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		
	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	402	610
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	497	538
	899	1.149

Entwicklung des Finanzierungsstatus

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen ist in Tabelle 7 B.21 dargestellt.

B.21		
Entwicklung des Finanzierungsstatus		
	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €		
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen	-5.917	-6.452
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	5.674	5.889
Finanzierungsstatus	-242	-563
Bilanzbetrag	-242	-563
davon in: Übrige Vermögenswerte	160	48
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-402	-610

13. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle 7 B.22 entnommen werden.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2025 wurden die Personalarückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen des Programms „Cost Down Europe“ um 340 Mio. € erhöht. Dieser Anstieg wurde durch die Inanspruchnahme der Rückstellungen für langfristige variable Vergütungen, Tantiemen sowie Ergebnisboni weitgehend kompensiert.

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

B.22						
Rückstellungen für sonstige Risiken						
	30. Sep. 2025			31. Dez. 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	877	1.255	2.132	1.110	1.393	2.503
Personal- und Sozialbereich	663	906	1.569	940	638	1.579
Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	184	798	982	251	758	1.009
Übrige	231	150	380	280	149	429
	1.955	3.108	5.063	2.580	2.939	5.519



14. Finanzierungsverbindlichkeiten

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

In den ersten neun Monaten 2025 wurden Anleihen i.H.v. 6.128 Mio. € an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie Asset-Backed-Securities (ABS) mit einem Gesamtvolumen von umgerechnet 638 Mio. € emittiert. Gegenläufig wirkte die Rückzahlung von Anleihen i.H.v. 3.459 Mio. € sowie positive Währungseffekte. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich um 711 Mio. €.

15. Passivischer Abgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des passivischen Abgrenzungspostens ist in Tabelle [B.24](#) dargestellt.

Der Rückgang des passivischen Abgrenzungspostens in den ersten neun Monaten 2025 ist im Wesentlichen auf die Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen zurückzuführen, die aus Rückkaufvereinbarungen resultieren und als Operating Lease abgebildet werden.

B.23

Finanzierungsverbindlichkeiten

	30. Sep. 2025			31. Dez. 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen/Bonds	2.165	16.587	18.752	3.995	13.166	17.161
Geldmarktpapiere	200	–	200	696	–	696
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.750	4.460	8.210	4.167	3.332	7.499
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	844	460	1.304	1.008	638	1.646
Leasingverbindlichkeiten	132	360	492	205	815	1.020
Darlehen und übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	57	172	229	223	192	415
Nicht-beherrschende Anteile (kündbare Instrumente gemäß IAS 32)	–	230	230	–	229	229
	7.148	22.269	29.417	10.293	18.373	28.666

B.24

Passivischer Abgrenzungsposten

	30. Sep. 2025			31. Dez. 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen resultierend aus Rückkaufvereinbarungen, die als Operating Lease abgebildet werden	325	631	956	370	778	1.148
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	29	16	45	45	13	58
Übrige passivische Abgrenzungen	38	17	54	39	26	65
	392	664	1.055	454	817	1.271

16. Rechtliche Verfahren

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

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen verringerten sich zum 30. September 2025 um 125 Mio. €, wobei die Veränderung bereits um Wechselkurseffekte bereinigt ist. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen durch Kapitalzahlungen an die Joint Ventures Amplify Cell Technologies LLC und Commercial Vehicle Charging Europe BV.



18. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle [7 B.25](#) stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen von Finanzinstrumenten für die fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten des Konzerns dar, mit Ausnahme von Eigenkapitalinstrumenten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden und nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 9 fallen, sowie Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen.

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

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt. Die angewandten Methoden und Prämissen sind in Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze des Konzernabschlusses 2024 erläutert.

Der Anstieg der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in den ersten neun Monaten 2025 war im Wesentlichen auf die Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten und positiven Mittelzuflüssen aus der Geschäftstätigkeit zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die Effekte aus der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG, Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit sowie das Aktienrückkaufprogramm und den Rückzahlungen externer Finanzierungsverbindlichkeiten, insbesondere von Anleihen.

Die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen stiegen auf 2,6 Mrd. € (31. Dezember 2024: 2,3 Mrd. €) an. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den Erwerb von Geldmarktfonds zurückzuführen.

Die Finanzierungsverbindlichkeiten erhöhten sich in den ersten neun Monaten 2025 auf 28,9 Mrd. € (31. Dezember 2024: 27,6 Mrd. €) und sind in [Anmerkung 14. Finanzierungsverbindlichkeiten](#) beschrieben.

B.25

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	30. Sep. 2025		31. Dez. 2024	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25.670	25.407	28.893	28.635
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.049	4.049	4.325	4.325
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.753	7.753	6.553	6.553
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.572	2.572	2.276	2.276
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	540	540	433	433
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.931	1.931	1.693	1.693
Zu Anschaffungskosten bewertet	101	101	150	150
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	265	265	262	262
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	115	115	97	97
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	150	150	164	164
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	28	28	20	20
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	343	343	168	168
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	1.058	1.058	816	816
	41.737	41.475	43.312	43.054
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	28.946	28.968	27.646	27.816
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.449	4.449	4.629	4.629
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	25	25	28	28
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	282	282	485	485
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	3.654	3.654	3.892	3.892
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	480	480	491	491
	37.835	37.858	37.171	37.341

**Bemessungshierarchie**

Tabelle 7 B.26 zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind.

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

B.26**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	30. Sep. 2025				31. Dez. 2024			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Verzinsliche Wertpapiere	2.471	1.977	494	–	2.126	1.620	507	–
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	540	46	494	–	433	40	393	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.931	1.931	–	–	1.693	1.580	114	–
Eigen- und Fremdkapitalanteile	265	111	48	105	262	94	48	120
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	115	110	–	5	97	92	–	5
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	150	1	48	100	164	1	48	115
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	28	–	28	–	20	–	20	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	343	–	343	–	168	–	168	–
	3.107	2.088	913	105	2.576	1.714	742	120
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	25	–	4	21	28	–	10	18
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	282	–	282	–	485	–	485	–
	307	–	286	21	513	–	495	18

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

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

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

19. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen für das dritte Quartal und die ersten neun Monate 2025 im Vergleich zum dritten Quartal und die ersten neun Monate 2024 sind Tabelle [7 B.27](#) zu entnehmen. Die Tabelle zeigt die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten. Das Segment Trucks Asia umfasst die Mitsubishi Fuso-Gruppe (aufgegebene Aktivitäten). Abweichungen resultieren im Wesentlichen aus Allokationen im Zusammenhang mit Konzernfunktionen.

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

**B.27****Segmentberichterstattung**

	Trucks North America ²	Mercedes-Benz Trucks ³	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten
in Millionen €								
Q3 2025								
Außenumsatzerlöse	3.971	4.238	1.075	1.354	813	11.451	-	11.451
Konzerninterne Umsatzerlöse	25	648	92	48	44	857	-857	-
Umsatzerlöse gesamt	3.996	4.886	1.167	1.402	856	12.307	-857	11.451
Segmentergebnis (EBIT)	254	283	65	136	41	779	-127	652
30. Sep. 2025								
Segmentvermögenswerte	6.395	16.041	3.806	4.083	30.408	60.733	696	61.429
Segmentsschulden	5.669	9.402	1.262	2.794	27.434	46.561	-1.549	45.012
Q3 2024¹								
Außenumsatzerlöse	5.951	4.136	1.089	1.166	797	13.140	-	13.140
Konzerninterne Umsatzerlöse	46	604	151	63	33	898	-898	-
Umsatzerlöse gesamt	5.997	4.740	1.241	1.229	831	14.038	-898	13.140
Segmentergebnis (EBIT)	717	57	75	140	16	1.007	-134	873
31. Dez. 2024¹								
Segmentvermögenswerte	7.732	14.962	4.194	3.944	33.543	64.376	745	65.122
Segmentsschulden	6.998	9.075	1.364	2.899	30.516	50.852	-1.421	49.431
Q1-3 2025								
Außenumsatzerlöse	14.410	12.366	3.212	4.050	2.482	36.519	-	36.519
Konzerninterne Umsatzerlöse	78	1.755	332	154	118	2.438	-2.438	-
Umsatzerlöse gesamt	14.488	14.121	3.544	4.204	2.600	38.957	-2.438	36.519
Segmentergebnis (EBIT)	1.530	329	190	406	111	2.566	-340	2.226
Q1-3 2024¹								
Außenumsatzerlöse	17.677	13.096	3.100	3.484	2.370	39.727	-	39.727
Konzerninterne Umsatzerlöse	122	1.775	470	176	71	2.613	-2.613	-
Umsatzerlöse gesamt	17.799	14.871	3.570	3.660	2.441	42.341	-2.613	39.727
Segmentergebnis (EBIT)	2.317	534	186	315	77	3.429	-349	3.080

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

2 Durch die nicht zahlungswirksame Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten i.H.v. -148 Mio. € im zweiten Quartal 2025 wurde das Segmentergebnis wesentlich beeinflusst (siehe Anmerkung 4).

3 Das Segmentergebnis wurde in den ersten neun Monaten 2025 durch einen Sondereffekt i.H.v. -340 Mio. € hinsichtlich des „Cost Down Europe“ Programms wesentlich beeinflusst. Daneben wirkte die nicht zahlungswirksame Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten i.H.v. -70 Mio. € (siehe Anmerkung 4) im zweiten Quartal 2025. In der Vergleichsperiode wirkte ein Sondereffekt i.H.v. -120 Mio. € aus der vollständigen Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) aus dem zweiten Quartal 2024, sowie aus der Wertberichtigung auf Forderungen aus den andauernden Gesprächen zur Zukunft des China-Geschäfts i.H.v. -180 Mio. € aus dem dritten Quartal 2024.



Überleitung

Tabelle 7 B.28 zeigt die Überleitung der Umsatzerlöse auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das EBIT des Daimler Truck-Konzerns ergibt sich aus Tabelle 7 B.29.

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

In den ersten neun Monaten 2025 umfasst der Posten „Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten“ im Wesentlichen operative Aufwendungen i.H.v. 253 Mio. €, die im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns im Bereich des autonomen Fahrens stehen (Q1-3 2024: 123 Mio. €).

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

B.28

Überleitung Umsatzerlöse Segmentberichterstattung zu Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Q3 2025	Q3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024
in Millionen €				
Umsatzerlöse gemäß Segmentberichterstattung	11.451	13.140	36.519	39.727
abzüglich Umsatzerlöse aus aufgegebenen Aktivitäten	899	963	2.786	2.759
Umsatzerlöse gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	10.551	12.177	33.733	36.968

B.29

Überleitung der Segmente auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Q3 2025	Q3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024
in Millionen €				
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	779	1.007	2.566	3.429
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-33	-25	-86	-74
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	-97	-120	-297	-279
Eliminierungen	3	11	43	4
EBIT gemäß Segmentberichterstattung	652	873	2.226	3.080
abzüglich EBIT aus aufgegebenen Aktivitäten	98	93	274	239
Konzern EBIT	553	780	1.952	2.841



20. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als nahestehende Unternehmen oder Personen werden die Gesellschaften der Mercedes-Benz Group, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierte Tochterunternehmen bezeichnet sowie Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik des Daimler Truck-Konzerns ausüben. Für weitere Informationen hinsichtlich Kreis der nahestehenden Unternehmen oder Personen sowie Art der Geschäftsbeziehungen wird auf die Erläuterung im Konzernabschluss 2024 in Anmerkung 37. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen verwiesen.

Die Lieferungen und Leistungen zwischen dem Daimler Truck-Konzern und nahestehenden Unternehmen umfassen Geschäftsbeziehungen mit der Mercedes-Benz Group, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und sind in Tabelle [B.30](#) aufgeführt. Auf die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen wirkt sich die Klassifizierung als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden bis zum geplanten Verkauf im April 2026 nicht aus.

Weitere Informationen zu geleisteten Kapitaleinlagen sowie weitere Einzelheiten zu den wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen finden sich in [Anmerkung 8. At-equity bewertete Finanzinvestitionen](#).

B.30

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen				Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
	Q3 2025	Q3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024	Q3 2025	Q3 2024	Q1-3 2025	Q1-3 2024	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024	30. Sep. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €												
Assoziierte Unternehmen	63	36	215	106	5	4	11	11	40	30	2	11
Gemeinschaftsunternehmen	19	63	106	164	-5	6	16	29	50	67	6	24
Mercedes-Benz Group ³	386	389	1.223	1.306	164	158	463	609	226	203	1.092	1.255

1 Die Forderungen umfassen Bilanzposten, welche zu Zahlungsmittelzuflüssen führen. Hierzu zählen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, gewährte Darlehen sowie sonstige Forderungen. Zum 30. September 2025 war ein Sondereffekt i.H.v. 202 Mio. € aus der Wertberichtigung auf Forderungen, der sich aufgrund der andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft ergab (31. Dezember 2024 : 201 Mio. €).

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

3 In den empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen sind im dritten Quartal 2025 Aufwendungen für empfangene Dienstleistungen von der Mercedes-Benz Group in Höhe von 83 Mio. € (Q3 2024: 104 Mio. €) und in den ersten neun Monaten 2025 i.H.v. 226 Mio. € (Q1-3 2024: 304 Mio. €) enthalten.

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

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

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

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

Stuttgart, den 5. November 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pritzer
Wirtschaftsprüfer

Rohrbach
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

Veröffentlichungen zum Q3 2025

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

Finanzkalender

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

Daimler Truck Holding AG

70771 Leinfelden-Echterdingen

Tel. +49 711 8485 0

www.daimlertruck.com

Investor Relations

ir@daimlertruck.com

www.daimlertruck.com/investoren

Presse

com@daimlertruck.com

www.daimlertruck.com/newsroom

Unsere Verhaltensrichtlinie

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

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

Unsere Produktmarken

Lkw

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

Busse

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

Financial Services

- [Financial Services](#)



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



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



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



Daimler Truck
FUSO
Bharat Benz
Thomas Built Buses



Daimler Truck

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie „anstreben“, „Ambition“, „antizipieren“, „annehmen“, „glauben“, „einschätzen“, „erwarten“, „beabsichtigen“, „können/könnten“, „planen“, „projizieren“, „sollten“ und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens, oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in unserem aktuellen Geschäftsbericht unter der Überschrift „Risiko- und Chancenbericht“ beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.