

DAIMLER TRUCK



Zwischenbericht Q1 2026

Inhalt

Q1 Kennzahlen Konzern	3
Q1 Kennzahlen Segmente	4
Über diesen Bericht	5
 A Konzernzwischenlagebericht	 6 – 24
Geschäftsentwicklung	6
Wichtige Ereignisse	8
Ertragslage	10
Finanzlage	16
Vermögenslage	19
Risiko- und Chancenbericht	21
Prognosebericht	23
 B Konzernzwischenabschluss	 25 – 47
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	26
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	27
Konzernbilanz	28
Konzern-Kapitalflussrechnung	29
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	30
Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss	31
 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	 48
Weitere Informationen	49

Q1 Kennzahlen Konzern

Wichtige Kennzahlen Daimler Truck-Konzern

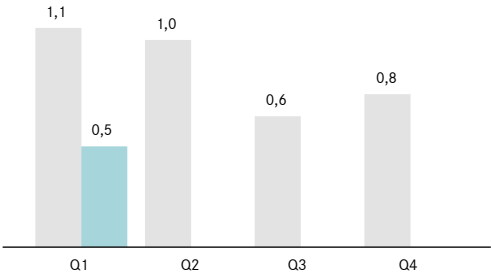
€-Werte in Millionen	Q1 2026	Q1 2025	Veränd. in %
Absatz (in Einheiten)	68.849	75.758	-9
davon emissionsfreie Fahrzeuge	742	590	+26
Umsatz	9.981	11.508	-13 ⁴
Umsatz des Industriegeschäfts ¹	9.142	10.617	-14 ⁵
EBIT	292	1.003	-71
EBIT des Industriegeschäfts	253	952	-73
Bereinigtes EBIT	498	1.079	-54
Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts	460	1.023	-55
Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	2,8	9,0	-
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	5,0	9,6	-
Kapitalrendite des Industriegeschäfts (in %) ²	12,1	39,7	-
Konzernergebnis	149	749	-80
Ergebnis je Aktie (in €)	0,18	0,94	-80
Free Cash Flow des Industriegeschäfts ²	-445	33	-
Netto-Liquidität des Industriegeschäfts ²	7.143	7.670 ⁶	-7
Sachinvestitionen ²	143	184	-22
Forschungs- und Entwicklungsausgaben ²	503	585	-14
davon aktivierte Entwicklungskosten ²	40	86	-54
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten) ³	108.655	108.476 ⁶	+0

Börsenkursentwicklung der Daimler Truck Holding AG

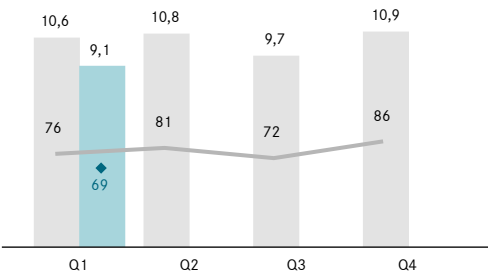
in €	Q4 2025	Q1 2026
Schlusskurse XETRA		
Höchstkurs	38,54	44,39
Tiefstkurs	33,88	37,50
Schlusskurs am Quartalsende	37,32	41,47
Anzahl ausstehender Aktien am Quartalsende (in Tsd.)	765.600	764.337
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	28,6	31,7

- 1 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, Daimler Buses sowie die Überleitung.
- 2 Aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.
- 3 Inklusive der Beschäftigten der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und ihrer vollkonsolidierten Tochtergesellschaften.
- 4 Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzrückgang auf Konzernebene ebenfalls 13 %
- 5 Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzrückgang im Industriegeschäft ebenfalls 14 %.
- 6 Stand 31.12.2025.

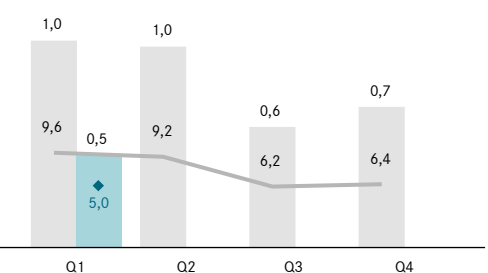
Bereinigtes EBIT des Konzerns (in Mrd. €)



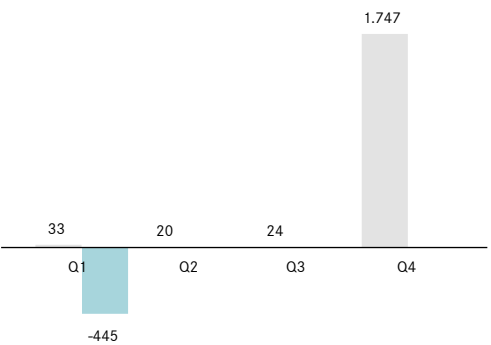
Umsatz des Industriegeschäfts (in Mrd. €)⁴
Absatz des Industriegeschäfts (in tausend Einheiten) —◆—



Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts (in Mrd. €)
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %) —◆—



Free Cash Flow des Industriegeschäfts (in Mio. €)²



Q1 Kennzahlen Segmente¹

	Trucks North America			Mercedes-Benz Trucks			Daimler Buses			Financial Services		
	Q1 2026	Q1 2025	Veränd. in %	Q1 2026	Q1 2025	Veränd. in %	Q1 2026	Q1 2025	Veränd. in %	Q1 2026	Q1 2025	Veränd. in %
€-Werte in Millionen												
Absatz (Einheiten)	29.432	38.992	-25	34.486	30.645	+13	4.972	6.206	-20	–	–	–
Umsatz	3.838	5.407	-29	4.605	4.409	+4	1.243	1.335	-7	839	891	-6
EBIT	10	773	-99	225	203	+11	107	126	-15	39	51	-24
Bereinigtes EBIT	209	778	-73	233	238	-2	107	126	-15	39	55	-30
Umsatzrendite (in %) ²	0,2	14,3	–	4,9	4,6	–	8,6	9,4	–	5,1	6,7	–
Bereinigte Umsatzrendite (in %) ³	5,4	14,4	–	5,1	5,4	–	8,6	9,4	–	5,1	7,3	–
Sachinvestitionen	36	43	-16	74	102	-28	22	21	+5	3	1	+221
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	135	183	-26	223	260	-14	65	52	+25	–	–	–
davon aktivierte Entwicklungskosten	0	25	-100	29	58	-49	11	4	+198	–	–	–
Neugeschäft	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2.170	2.282	-5
Vertragsvolumen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	29.874	29.539 ⁴	+1
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten)	25.472	25.261 ⁴	+1	46.560	46.812 ⁴	-1	18.408	18.247 ⁴	+1	2.053	2.025 ⁴	+1

¹ Aufgrund der Entkonsolidierung der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso) und ihrer vollkonsolidierten Tochtergesellschaften zum 1. April 2026 wurde das ehemalige Segment Trucks Asia seit dem 1. Januar 2026, einschließlich der Vergleichsperiode des Vorjahres, der Überleitung zugeordnet.

² Bei Financial Services handelt es sich um die Eigenkapitalrendite.

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

⁴ Stand 31. Dezember 2025.



Über diesen Bericht

Struktur und Segmente des Daimler Truck-Konzerns

Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, 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.

Der Vollzug der Transaktion zur Integration von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso) und Hino Motors Ltd. (Hino), die Aufnahme der Geschäftstätigkeit sowie die erstmalige Notierung am Prime Market der Tokioter Börse der neuen Holdinggesellschaft ARCHION Corporation wurde zum 1. April 2026 abgeschlossen. Der Sitz der Gesellschaft, die 100 % der Anteile an Mitsubishi Fuso und Hino hält, befindet sich in Tokio, Japan. Die Daimler Truck AG und Toyota Corporation beabsichtigen jeweils im Zielbild eine Beteiligung von 25 % an der neuen Holdinggesellschaft zu halten. Mit dem Vollzug der Transaktion zum 1. April 2026 erfolgt zugleich die Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso aus dem Daimler Truck-Konzern sowie die Einbeziehung der Beteiligung an der ARCHION Corporation nach der Equity-Methode.

Weiterführende Informationen

Dieser Zwischenbericht vermittelt Informationen, um eine Veränderung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der voraussichtlichen Entwicklung gegenüber der Jahresfinanzberichterstattung zum Berichtsjahr 2025 beurteilen zu können.

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.

Ausführliche Informationen zum Steuerungssystem von Daimler Truck inklusive der Erläuterung finanzieller und nichtfinanzieller Steuerungsgrößen sowie Leistungsindikatoren finden sich im Kapitel „Steuerungssystem“ im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts zum Berichtsjahr 2025 unter www.daimlertruck.com/investoren/berichte/finanzberichte.

Der Geschäftsbericht 2025 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 im ersten Quartal 2026

- Konzernabsatz deutlich rückläufig
- Bereinigtes Konzern-EBIT von 498 Mio. €
- Umsatz des Industriegeschäfts mit 9.142 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert
- Free Cash Flow des Industriegeschäfts aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten bei -445 Mio. €

Prognose für das Geschäftsjahr 2026 unverändert

- Auf Konzernebene bereinigtes EBIT zwischen 3,2 bis 3,7 Mrd. € erwartet
- Im Industriegeschäft Absatz von 330 bis 360 Tsd. Einheiten, bereinigte Umsatzrendite von 6 % bis 8 % und Free Cash Flow des Industriegeschäfts zwischen 2,7 bis 3,2 Mrd. € erwartet

Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, 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.

Der Vollzug der Transaktion zur Integration von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso) und Hino Motors Ltd. (Hino), die Aufnahme der Geschäftstätigkeit sowie die erstmalige Notierung am Prime Market der Tokioter Börse der neuen Holdinggesellschaft ARCHION Corporation wurde zum 1. April 2026 abgeschlossen. Der Sitz der Gesellschaft, die 100 % der Anteile an Mitsubishi Fuso und Hino hält, befindet sich in Tokio, Japan. Die Daimler Truck AG und Toyota Corporation beabsichtigen jeweils im Zielbild eine Beteiligung von 25 % an der neuen Holdinggesellschaft zu halten.

Aufgrund der Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso und ihrer vollkonsolidierten Tochtergesellschaften ab dem 1. April 2026 wird der Fokus auf die fortgeführten Aktivitäten gelegt, sowohl in der internen Steuerung als auch folglich in der externen Berichterstattung.

In den Erläuterungen zur Geschäftsentwicklung werden für die Berichts- und Vorjahreszeiträume die Absatzzahlen basierend auf fortgeführten Aktivitäten dargestellt. Die Darstellung hinsichtlich der Investitions- und Forschungstätigkeit in Form der Sachinvestitionen, Forschungs- und Entwicklungsausgaben sowie deren Aktivierungen erfolgt auf Basis summarischer Werte aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft

Die Entwicklung der Weltwirtschaft war zum Ende des ersten Quartals des Jahres 2026 von der Eskalation des Krieges im Nahen Osten gekennzeichnet. Die darauf folgende faktische Schließung der Straße von Hormus im März sorgte für signifikant ansteigende globale Energiepreise sowie Lieferengpässe von Öl und Gas insbesondere in Asien. So stieg der Preis für die Rohölsorte Brent zum Ende des Quartals auf über 100 US-Dollar pro Barrel.

Die Auswirkungen auf die US-amerikanische Wirtschaft waren allerdings im ersten Quartal nur geringfügig. Die Industrieproduktion legte weiter zu, auch die Einzelhandelsumsätze

entwickelten sich positiv. Die Arbeitslosenquote stabilisierte sich bei 4,3 %. Allerdings erhöhte sich die Inflationsrate im März auf 3,3 %, eine erste Reaktion auf die gestiegenen Energiepreise. Die Federal Reserve (Fed) führte in diesem unsicheren Umfeld im ersten Quartal keine Zinssenkung durch und beließ den Leitzins im Korridor von 3,5 % bis 3,75 %.

Die gestiegenen Energiepreise schlugen sich auch in der Inflationsrate der Eurozone nieder: So stieg der Verbraucherpreisindex im März gegenüber dem Vorjahresmonat um 2,6 %. Die EZB beließ den Leitzins bei weiterhin 2,0 %. Während die realwirtschaftlichen Effekte zum Ende des ersten Quartals nur teilweise sichtbar waren, zeigte sich beim Verbrauchervertrauen ein deutlicher Rückgang.

Der Markt der Nutzfahrzeuge

Der nordamerikanische Markt für schwere Lkw (Klasse 8) ging im ersten Quartal 2026 um 23 % zurück. Der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) stieg dagegen um 11 % gegenüber dem Vorjahresniveau.



Konzernabsatz deutlich unter dem Vorjahresniveau

Im ersten Quartal 2026 hat der Daimler Truck-Konzern (nachfolgend auch “Daimler Truck” oder “Konzern” genannt) weltweit 68.849 (Q1 2025: 75.758) Einheiten abgesetzt. Der darin enthaltene Absatz von emissionsfreien Fahrzeugen ist deutlich auf 742 (Q1 2025: 590) Einheiten gestiegen. ↗ **A.01**

Das Segment **Trucks North America** hat im ersten Quartal 2026 29.432 (Q1 2025: 38.992) Einheiten abgesetzt. Der deutliche Absatzrückgang war im Wesentlichen auf den schwachen Auftragseingang im vergangenen Jahr infolge der Einführung von Zöllen und der damit verbundenen Marktunsicherheiten zurückzuführen. In den USA hat das Segment mit 26.741 Einheiten (-20 %) deutlich weniger Fahrzeuge als im Vorjahresquartal abgesetzt. In Kanada ist der Absatz mit 1.901 (Q1 2025: 3.749) und in Mexiko mit 735 (Q1 2025: 1.699) Einheiten ebenfalls deutlich gesunken.

Im ersten Quartal 2026 konnte das Segment **Mercedes-Benz Trucks** 34.486 (Q1 2025: 30.645) Fahrzeuge absetzen. Der deutliche Absatzanstieg war im Wesentlichen auf die positive Entwicklung der Nachfrage in der Region EU30 zurückzuführen, in deren Folge der Absatz der Region um 24 % auf 13.963 Einheiten deutlich gestiegen ist. Innerhalb dieser Region verzeichnete der Absatz in Deutschland mit 4.107 (Q1 2025: 3.928) Einheiten einen leichten Anstieg. In Brasilien stieg der Absatz mit 5.685 (Q1 2025: 5.444) Einheiten ebenfalls leicht an. In Indien verzeichnete das Segment aufgrund einer gestiegenen Marktnachfrage mit 6.915 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Anstieg um 21 %.

Der Absatz des Segments **Daimler Buses** ist im ersten Quartal 2026 um 20 % auf 4.972 (Q1 2025: 6.206) Einheiten deutlich gesunken. Der Absatzrückgang war im Wesentlichen auf die negative Entwicklung in Mexiko (-67 %) und Lateinamerika (-21 %) zurückzuführen. Aufgrund der politischen Unsicherheiten in Brasilien im Vorfeld der Präsidentschaftswahlen im Oktober dieses Jahres führte eine erhöhte Kaufzurückhaltung insbesondere bei öffentlichen Auftraggebern zu einem deutlichen Absatzrückgang in Lateinamerika um 21 % auf 2.678 Einheiten. In der Region EU30 lag der Absatz mit 1.698 (Q1 2025: 1.704) Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. In Nordamerika verzeichnete das Segment aufgrund des anhaltenden wirtschaftlichen Abschwungs in Mexiko einen Absatz von 244 (Q1 2025: 747) Einheiten.

A.01

Konzernabsatz^{1,2}

	Q1 2026	Q1 2025	Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	68.849	75.758	-9
davon emissionsfreie Fahrzeuge	742	590	+26
Trucks North America	29.432	38.992	-25
Mercedes-Benz Trucks	34.486	30.645	+13
Daimler Buses	4.972	6.206	-20

- 1 Die Summe der Segmente entspricht nicht dem Konzernabsatz aufgrund von Eliminierungen zwischen den Segmenten.
- 2 Nur fortgeführte Aktivitäten.

Das Segment **Financial Services** schloss im ersten Quartal 2026 weltweit neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 2,2 Mrd. € ab, was im Vergleich zum Vorjahresquartal einem leichten Rückgang um 5 % entspricht. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die Region Nordamerika zurückzuführen, wo das Neugeschäft um 20 % sank. Das Vertragsvolumen lag Ende März 2026 bei 29,9 Mrd. € und somit auf dem Niveau des Vorjahresendes (+1 %). Der Volumenrückgang am nordamerikanischen Endkundenmarkt wurde durch positive Wechselkursentwicklungen kompensiert.

Die **Investitionen in Sachanlagen** aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten des Daimler Truck-Konzerns beliefen sich im ersten Quartal 2026 auf 143 Mio. € (Q1 2025: 184 Mio. €).

Die **Forschungs- und Entwicklungsausgaben** inklusive Aktivierungen aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten betrugen im ersten Quartal 503 Mio. € (Q1 2025: 585 Mio. €).



Wichtige Ereignisse

Vorstellung des Mercedes-Benz NextGenH2 Truck

Ende Januar präsentierte Daimler Truck erstmals den Mercedes-Benz NextGenH2 Truck. Der Wasserstoff-Lkw stellt einen weiteren Entwicklungsschritt von Daimler Truck auf dem Weg zu nachhaltigem Transport mit wasserstoffbasierten Antrieben dar. Im Rahmen einer Kleinserienproduktion sollen 100 dieser weiterentwickelten Sattelzugmaschinen im Mercedes-Benz Werk Wörth gebaut und ab Ende 2026 bei verschiedenen Kunden im Praxisbetrieb erprobt werden. Wie sein Vorgänger eignet sich der Mercedes-Benz NextGenH2 Truck insbesondere für sehr flexible und anspruchsvolle Anwendungen im schweren Fernverkehr.

„Wasserstoffbasierte Antriebe sind neben batterieelektrischen Lösungen entscheidend für die nachhaltige Transformation unserer Branche.“

Achim Puchert, CEO von Mercedes-Benz Trucks

Mercedes-Benz Special Trucks bei World Defense Show

Vom 8. bis 12. Februar 2026 präsentierte Mercedes-Benz Special Trucks einen Ausschnitt seines Defence-Fahrzeugportfolios - einen Mercedes-Benz Arocs sowie einen Mercedes-Benz Zetros - auf der World Defense Show in Riad, Saudi-Arabien.

Wintererprobungen für zahlreiche Mercedes-Benz Lkw

Unter extremen klimatischen Bedingungen hat Daimler Truck am finnischen Polarkreis seinen neuen batterieelektrischen Mercedes-Benz eArocs 400 für den urbanen Bauverkehr, seine Defence-Fahrzeuge der Baureihe Mercedes-Benz Zetros sowie weitere Mercedes-Benz Fahrzeuge wie den Unimog und den Eonic erfolgreich erprobt. Bei Temperaturen von bis zu -20 °C wurden die Fahrzeuge Anfang des Jahres gezielt auf Schnee und Eis getestet, um die Einsatzfähigkeit auch unter anspruchsvollen winterlichen Bedingungen sicherzustellen.

Start des Finanzierungsgeschäfts in Tschechien

Daimler Truck Financial Services (DTFS) setzt seine internationale Expansion weiter fort und hat Anfang März 2026 das Finanzierungsgeschäft in der Tschechischen Republik aufgenommen. Mit dem Markteintritt bietet DTFS integrierte Leasing-, Finanzierungs- und Serviceprodukte für Lkw und Busse der Daimler Truck AG auf dem osteuropäischen Markt an. Tschechien komplettiert den Central Eastern Europe Hub von DTFS, dem auch Polen und die Slowakei angehören. Damit ist das Segment Financial Services in insgesamt 21 Märkten weltweit aktiv.

Partnerschaft mit Drohnenhersteller Quantum Systems

Daimler Truck hat ein Memorandum of Understanding (MoU) mit dem deutschen Unternehmen Quantum Systems unterzeichnet. Ziel der Vereinbarung ist eine enge Zusammenarbeit im Bereich unbemannter Luft- und Landsysteme für militärische Einsätze. Über die Software MOSAIC von Quantum Systems sollen Informationen aus Luft- und Landsystemen zusammengeführt werden. Durch die Integration seiner Fahrzeuge in MOSAIC verbessert Daimler Truck das Lagebild und erhöht damit den Schutz beteiligter Personen.



**Neue Generation schwerer Dieselmotoren in Nordamerika**

Detroit, die Antriebsmarke von Daimler Truck North America und führender Hersteller von Schwerlast-Lkw-Motoren sowie Komponenten für Nutzfahrzeuge, hat sein neues Gen-6-Motorenportfolio vorgestellt. Die nächste Evolutionsstufe der Motoren erfüllt vollständig den US-amerikanischen EPA-Standard für 2027 und wird für alle schweren Western-Star- und Freightliner-Trucks verfügbar sein. Der Produktionsstart für die Modelle DD13 und DD15 ist für Januar 2027 geplant, der DD16 soll im Januar 2028 folgen.

Aufsichtsrat bestellt Yvonne Bettkober als Mitglied des Vorstandes

Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG hat Yvonne Bettkober mit Wirkung zum 1. Oktober 2026 als neues Mitglied des Vorstands berufen. Sie übernimmt die Verantwortung für den Bereich Personal im Daimler Truck-Konzern sowie die Funktion der Arbeitsdirektorin. Ihre Amtszeit läuft bis zum 30. September 2029. Jürgen Hartwig, seit September 2016 für den Personalbereich bei Daimler Truck verantwortlich und seit Dezember 2021 Mitglied des Vorstands der Daimler Truck Holding AG, wird das Unternehmen nach mehr als 30 Jahren Ende November 2026 auf eigenen Wunsch verlassen.

Toyota beabsichtigt Einstieg bei Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric

Die Daimler Truck AG (Daimler Truck), die Volvo Group (Volvo), cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) und die Toyota Motor Corporation (Toyota) haben Ende März ein Memorandum of Understanding zur Zusammenarbeit im Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric unterzeichnet. Die Unternehmen beabsichtigen, künftig als gleichberechtigte Anteilseigner zusammenzuarbeiten, wobei Toyota als dritter Partner dem Gemeinschaftsunternehmen beitreten soll. Durch die Kombination der umfassenden Nutzfahrzeugkompetenz von Daimler Truck und Volvo mit Toyotas Expertise in der Entwicklung, Fertigungstechnologie und Produktion von Brennstoffzellen soll der technologische Vorsprung und die Wettbewerbsfähigkeit von cellcentric weiter gestärkt werden.

„Wir sind stolz, dass Toyota beabsichtigt, Anteilseigner von cellcentric zu werden. Dadurch können wir die Entwicklung und Skalierung von Wasserstofftechnologien stärken, die batterieelektrische Antriebe bei der Dekarbonisierung des Transports ergänzen.“

Karin Rådström, Vorstandsvorsitzende von Daimler Truck

Neuer Montagestandort für Mercedes-Benz Trucks in Tschechien

Mercedes-Benz Trucks plant, das bestehende europäische Produktionsnetzwerk zu erweitern und ab Ende des Jahrzehnts um einen Montagestandort in Cheb, Tschechien, zu ergänzen. Dort sollen künftig Fahrzeuge mit Diesel- und alternativen Antrieben gefertigt werden. Das Werk in Wörth am Rhein, Deutschland, bleibt weiterhin Leit- und Volumenwerk. Ziel ist es, die Standorte im Produktionsverbund angesichts steigender Komplexität durch zunehmende Variantenvielfalt noch effizienter, resilient, flexibler und damit wettbewerbsfähiger aufzustellen. Vorbehaltlich aller ausstehenden Genehmigungen plant das Unternehmen, im kommenden Jahr mit dem Bau zu beginnen.

„Mit unserem neuen Montagewerk in Cheb stärken wir die Wettbewerbsfähigkeit unseres Produktionsnetzwerkes [...]. Dies ermöglicht uns, Wertschöpfung und Beschäftigung am Standort Wörth zu sichern und hier auch weiterhin investieren zu können.“

Achim Puchert, CEO von Mercedes-Benz Trucks



Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Integration von Mitsubishi Fuso und Hino Motors

Der Vollzug der Transaktion zur Integration von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso) und Hino Motors Ltd. (Hino), die Aufnahme der Geschäftstätigkeit sowie die erstmalige Notierung am Prime Market der Tokioter Börse der neuen Holdinggesellschaft ARCHION Corporation wurde zum 1. April 2026 abgeschlossen. Der Sitz der Gesellschaft, die 100 % der Anteile an Mitsubishi Fuso und Hino hält, befindet sich in Tokio, Japan. Die Daimler Truck AG und Toyota Corporation beabsichtigen jeweils im Zielbild eine Beteiligung von 25 % an der neuen Holdinggesellschaft zu halten.

Mit dem Vollzug der Transaktion zum 1. April 2026 erfolgt zugleich die Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso aus dem Daimler Truck-Konzern sowie die Einbeziehung der Beteiligung an der ARCHION Corporation nach der Equity-Methode. Die aus der Transaktion resultierenden Ergebniseffekte werden den aufgegebenen Aktivitäten zugeordnet. Die dem Daimler Truck-Konzern zufließenden Zahlungsmittel werden hingegen den fortgeführten Aktivitäten zugeordnet und wirken sich positiv auf den Free Cash Flow des Industriegeschäfts aus.

Aufgrund der Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso und ihrer vollkonsolidierten Tochtergesellschaften ab dem 1. April 2026 wird der Fokus auf die fortgeführten Aktivitäten gelegt, sowohl in der internen Steuerung als auch folglich in der externen Berichterstattung.

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

Weitere Hinweise

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu erhalten, werden die verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung und die verkürzte Konzernbilanz zusätzlich zum Daimler Truck-Konzern für das Industriegeschäft und für Financial Services dargestellt. Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, 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.

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

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 ersten Quartal 2026

Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im ersten Quartal 2026 mit 10,0 Mrd. € (Q1 2025: 11,5 Mrd. €) um 13 % deutlich unter dem Vorjahresniveau. Im Industriegeschäft ist der Umsatz um 14 % auf 9,1 Mrd. € deutlich gesunken (Q1 2025: 10,6 Mrd. €). Die Umsatzentwicklung wurde insbesondere durch den geringeren Absatz beeinflusst. Auch bereinigt um negative Wechselkurseffekte, insbesondere aus der Umrechnung des US-Dollar, betrug der Umsatzrückgang unverändert 13 % auf Konzernebene und 14 % im Industriegeschäft.

Die **Umsatzkosten** lagen mit 8,2 Mrd. € (Q1 2025: 9,0 Mrd. €) deutlich unter dem Vorjahresniveau. Wesentliche Effekte ergaben sich aus dem geringeren Absatzvolumen.

Die **Vertriebskosten** lagen mit 580 Mio. € (Q1 2025: 622 Mio. €) unter dem Vorjahresniveau. Die Reduzierung ergab sich im Zusammenhang mit dem geringeren Umsatz.

Die **allgemeinen Verwaltungskosten** sanken auf 346 Mio. € (Q1 2025: 469 Mio. €), unter anderem aufgrund von geringeren IT- und Personalkosten.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** lagen mit 440 Mio. € unter dem Niveau des Vorjahres (Q1 2025: 478 Mio. €).

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** betrug im ersten Quartal 2026 125 Mio. € (Q1 2025: 109 Mio. €).

Das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** lag im ersten Quartal 2026 mit -239 Mio. € (Q1 2025: -29 Mio. €) deutlich unter dem Vorjahresquartalswert. Die Entwicklung wurde maßgeblich durch das At-equity Ergebnis der Amplify Cell Technologies LLC (Amplify) infolge einer Wertminderung i.H.v. 199 Mio. € gemäß IFRS beeinflusst. Diese Wertminderung resultierte aus der aktuellen Marktlage für batterieelektrische Nutzfahrzeuge, die zu einer Verschiebung des Produktionsstarts sowie des Hochlaufs der Batterieproduktion in den USA geführt hat. Dieser Effekt wurde im EBIT als M&A-Sachverhalt bereinigt.

Das **EBIT** belief sich im ersten Quartal 2026 auf 292 Mio. € (Q1 2025: 1.003 Mio. €) und lag somit deutlich unter dem Vorjahresniveau. Das bereinigte EBIT des Daimler Truck-Konzerns lag mit 498 Mio. € (Q1 2025: 1.079 Mio. €) ebenfalls deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

Im ersten Quartal 2026 wurde unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 158 Mio. € (Q1 2025: Aufwand 285 Mio. €) ausgewiesen. Die Steuerquote lag mit 51,4 % (Q1 2025: 27,6 %) deutlich über dem Vorjahreswert. Im ersten Quartal 2026 wirkte sich eine steuerlich nicht berücksichtigungsfähige Wertminderung an der Beteiligung Amplify erhöhend auf die Steuerquote aus.

Das **Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten nach Steuern** belief sich im ersten Quartal 2026 auf 149 Mio. € (Q1 2025: 749 Mio. €) und das **Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern** betrug 45 Mio. € (Q1 2025: 50 Mio. €).

Das **Konzernergebnis** lag mit 194 Mio. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahresquartals von 799 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Ergebnis von 20 Mio. € (Q1 2025: 28 Mio. €).

Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 175 Mio. € (Q1 2025: 770 Mio. €). Davon entfielen 141 Mio. € (Q1 2025: 728 Mio. €) auf **fortgeführte** und 33 Mio. € (Q1 2025: 43 Mio. €) auf **aufgegebene Aktivitäten**.

Das **Ergebnis je Aktie** betrug 0,23 € (Q1 2025: 0,99 €), davon 0,18 € (Q1 2025: 0,94 €) aus **fortgeführten** und 0,04 € (Q1 2025: 0,05 €) aus **aufgegebenen Aktivitäten**.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 765 Mio. Stück (Q1 2025: 778 Mio.) zugrunde gelegt.

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

Tabelle [↗ A.03](#) zeigt die Zusammensetzung des EBIT für das Industriegeschäft.

**A.02****Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und Überleitung zum bereinigten EBIT¹**

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1 2026	Q1 2025	Q1 2026	Q1 2025	Q1 2026	Q1 2025
in Millionen €						
Umsatzerlöse	9.981	11.508	9.142	10.617	839	891
Umsatzkosten	-8.212	-9.032	-7.497	-8.277	-715	-755
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.769	2.476	1.645	2.340	124	136
Vertriebskosten	-580	-622	-546	-587	-34	-34
Allgemeine Verwaltungskosten	-346	-469	-297	-411	-49	-59
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-440	-478	-440	-478	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	125	109	128	101	-3	8
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-239	-29	-240	-30	1	1
Übriges Finanzergebnis	2	17	3	18	-1	-1
EBIT	292	1.003	253	952	39	51
Zinsergebnis	16	31	16	31	0	-1
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern	307	1.034	269	984	38	50
Ertragsteuern	-158	-285	-144	-271	-14	-14
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern	149	749	125	713	24	36
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	45	50	45	50	-	-
Konzernergebnis	194	799	170	763	24	36
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	20	28	20	28	0	0
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	175	770	150	734	24	36
davon aus fortgeführten Aktivitäten	141	728	117	692	24	36
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	33	43	33	43	-	-
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG						
Unverwässert und verwässert	0,23	0,99				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	0,18	0,94				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	0,04	0,05				
EBIT	292	1.003	253	952	39	51
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	4	-	0	-	3
M&A-Sachverhalte	206	72	206	71	-	1
Sonstige	-	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	498	1.079	460	1.023	39	55
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	2,9	8,7	2,8	9,0	5,1	6,7
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)²	5,0	9,4	5,0	9,6	5,1	7,3

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

² Die bereinigte Umsatzrendite der Fahrzeugsegmente ermittelt sich als Verhältnis von bereinigtem EBIT zu Umsatzerlösen.

Die bereinigte Eigenkapitalrendite von Financial Services wird als Verhältnis von bereinigtem EBIT und durchschnittlichem Eigenkapital der Quartale bestimmt.

**A.03****EBIT des Industriegeschäfts^{1,2}**

	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz Trucks		Daimler Buses		Überleitung	
	Q1 2026	Q1 2025	Q1 2026	Q1 2025	Q1 2026	Q1 2025	Q1 2026	Q1 2025	Q1 2026	Q1 2025
in Millionen €										
Umsatzerlöse	9.142	10.617	3.838	5.407	4.605	4.409	1.243	1.335	-544	-534
Umsatzkosten	-7.497	-8.277	-3.325	-4.269	-3.719	-3.480	-960	-1.054	507	525
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.645	2.340	514	1.138	886	929	283	281	-38	-9
Vertriebskosten	-546	-587	-88	-101	-402	-419	-76	-71	20	4
Allgemeine Verwaltungskosten	-297	-411	-88	-122	-130	-166	-49	-49	-31	-73
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-440	-478	-135	-158	-194	-203	-54	-48	-58	-69
Übrige Erträge/Aufwendungen	-108	89	-194	16	65	62	3	13	18	-2
EBIT	253	952	10	773	225	203	107	126	-89	-149
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	0	-	-	-	0	-	-	-	-
M&A-Sachverhalte	206	71	199	5	7	35	-	0	-	30
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	460	1.023	209	778	233	238	107	126	-89	-119
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	2,8	9,0	0,2	14,3	4,9	4,6	8,6	9,4	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	5,0	9,6	5,4	14,4	5,1	5,4	8,6	9,4	-	-

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. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) 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.

Das EBIT der **Überleitung** betrug -89 Mio. € (Q1 2025: -149 Mio. €).

Im Berichtsjahr wurden keine Bereinigungen vorgenommen. Im Vorjahresquartal beliefen sie sich auf 30 Mio. € und umfassten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG sowie der Zusammenführung von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und Hino Motors Ltd. (M&A-Sachverhalte).

EBIT der Segmente im ersten Quartal 2026

Die Segmente wurden durch folgende wesentliche Faktoren im Vergleich zum ersten Quartal 2025 beeinflusst:

Segment	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services
Wesentliche Einflussfaktoren	– Deutlich geringeres Absatzvolumen, insbesondere durch die Einführung von Zöllen und damit verbundener Marktunsicherheiten	+ Deutlich höheres Absatzvolumen, insbesondere in der Region EU30	– Deutlich geringeres Absatzvolumen in Mexiko und Lateinamerika	– Höhere Wertberichtigungen auf Basis erwarteter Kreditverluste aufgrund makroökonomischer Unsicherheiten
	– Negativer Effekt aus dem At-equity-Ergebnis von Amplify infolge einer Wertminderung	+ Niedrigere allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten	– Inflationsbedingter Anstieg der Herstellungskosten	– Negative Effekte aus der Wechselkursentwicklung
	– Höhere Material- und Herstellungskosten, insbesondere durch die Einführung von Zöllen	+ Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung	+ Verbesserte Preisdurchsetzung	+ Positive Effekte aufgrund erhöhter Zinsmarge
	– Negative Effekte aus Garantie und Kulanz	– Entfall eines positiven Effekts aus Garantie und Kulanz im Vorjahresquartal	+ Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung	
	+ Verbesserte Preisdurchsetzung	– Negative Effekte aus der Preisdurchsetzung		
	+ Niedrigere allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten	– Negative Effekte aus Parallelbetrieb im Aftersalesgeschäft Europa (Halberstadt, Deutschland)		
Bereinigungen	• Aufwendungen infolge einer Wertminderung im At-equity-Ergebnis von Amplify i.H.v. 199 Mio. € (Q1 2025: 0 Mio. €). Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG fielen im Vorjahresquartal an (Q1 2025: 5 Mio. €). (M&A-Sachverhalte)	• Aufwendungen im Zusammenhang mit dem China-Geschäft i.H.v. 7 Mio. € (Q1 2025: 11 Mio. €). Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG fielen im Vorjahresquartal an (Q1 2025: 25 Mio. €). (M&A-Sachverhalte)		• Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb des Finanzdienstleistungsgeschäfts fielen im Vorjahresquartal an (Q1 2025: 1 Mio. €). (M&A-Sachverhalte) • Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Transformations- und Restrukturierungsprogramm in Nordamerika fielen im Vorjahresquartal an (Q1 2025: 3 Mio. €). (Restrukturierungsmaßnahmen)



Kapitalrendite des Industriegeschäfts im ersten Quartal 2026

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“ im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts zum Berichtsjahr 2025 unter www.daimlertruck.com/investoren/berichte/finanzberichte.

Zur Berechnung der Kapitalrendite des Industriegeschäfts wird das EBIT des Industriegeschäfts auf das Jahr hochgerechnet. Die Kapitalrendite des Industriegeschäfts lag im ersten Quartal 2026 mit 12,1 % deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (Q1 2025: 39,7 %).

Die Zusammensetzung der Kapitalrendite des Industriegeschäfts im ersten Quartal 2026 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

A.04

Kapitalrendite des Industriegeschäfts

	Q1 2026	Q1 2025	Veränd. in %
in Millionen €			
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	315	1.029	-69
Immaterielle Vermögenswerte	3.041	3.189	-5
Sachanlagen	8.274	8.250	+0
Vorräte	9.388	9.323	+1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.910	3.907	+0
Übrige Vermögenswerte	4.445	4.654	-4
Operative Vermögenswerte ^{1,2}	29.059	29.323	-1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.899	4.908	-0
Übrige Verbindlichkeiten	13.381	13.793	-3
Operative Schulden ^{1,2}	18.280	18.700	-2
Operatives Nettovermögen ^{1,2}	10.779	10.622	+1
Durchschnittliches operatives Nettovermögen	10.405	10.359	+0
Kapitalrendite (in %)	12,1	39,7	-

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

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** [↗ A.05](#) belief sich im ersten Quartal 2026 auf 0,3 Mrd. € (Q1 2025: 0,8 Mrd. €). Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag deutlich unter Vorjahresniveau.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit war durch die Entwicklung im Working Capital im ersten Quartal 2026 negativ beeinflusst. Dies ist im Wesentlichen auf den saisonbedingten Anstieg der Bestände an unfertigen und fertigen Erzeugnissen zurückzuführen. Zusätzlich wirkte ein im Vergleich zum Vorjahr höherer Auftragseingang und die daraus resultierende gesteigerte Produktion im ersten Quartal 2026 auf ein erhöhtes Einkaufsvolumen. Dies führte zu einem temporären Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Darüber hinaus führte der Rückgang der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, vor allem bedingt durch den Volumenrückgang im nordamerikanischen Markt, 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 den Dotierungen in Pensionsfonds in Deutschland sowie der Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [↗ A.05](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 0,4 Mrd. € (Q1 2025: 1,4 Mrd. €). Die Veränderung im ersten Quartal 2026 resultierte im Wesentlichen aus dem Erwerb von Geldmarktfonds sowie aus Zugängen zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** [↗ A.05](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 0,4 Mrd. € (Q1 2025: 1,7 Mrd. €). Dies war im Wesentlichen auf die Mittelaufnahme in Form von Benchmark-Anleihen an internationalen Geld- und Kapitalmärkten i.H.v. 0,9 Mrd. € zurückzuführen. Die Fremdfinanzierung erfolgte im Wesentlichen durch die Emission von Anleihen in den USA. Gegenläufig wirkten die Rückzahlungen von Anleihen und externen Finanzierungsverbindlichkeiten, der Erwerb eigener Aktien, sowie Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile.

A.05

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung¹

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1 2026	Q1 2025	Q1 2026	Q1 2025	Q1 2026	Q1 2025
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	8.648	6.553	8.347	6.363	300	190
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	366	1.108	328	1.058	38	50
Abschreibungen/Wertminderungen	253	294	247	289	5	5
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	242	-4	224	-7	18	3
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden						
Vorräte	-1.153	-555	-1.153	-592	-1	37
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-133	-117	-31	-179	-102	62
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	508	474	512	467	-4	8
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	451	244	-18	-15	469	259
Vermietete Fahrzeuge	14	64	61	106	-47	-42
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-179	-525	-306	-564	127	39
Gezahlte Ertragsteuern	-107	-198	-68	-170	-39	-29
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	260	786	-205	393	465	392
Zugänge zu Sachanlagen	-143	-184	-140	-183	-3	-1
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-54	-103	-52	-100	-2	-3
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	-24	-63	-24	-63	-	-
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-203	-1.097	-201	-1.096	-2	-1
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-12	22	-15	21	2	1
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-436	-1.426	-432	-1.422	-4	-4
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	494	1.995	481	1.709	13	286
Erwerb eigener Aktien	-51	-206	-51	-206	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-47	-119	-47	-119	-	-
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	408	572	-408	-572
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	396	1.669	791	1.955	-395	-286
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	101	-163	96	-158	5	-5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	8.969	7.420	8.598	7.132	371	288

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.06**. Detaillierte Erläuterungen zu dieser und weiteren Kennzahlen unseres Steuerungssystems finden sich im Kapitel „Steuerungssystem“ im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts zum Berichtsjahr 2025 unter www.daimlertruck.com/investoren/berichte/finanzberichte.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** führte im ersten Quartal 2026 zu einem Zahlungsmittelabfluss von 445 Mrd. € (Q1 2025: Zahlungsmittelzufluss von 33 Mrd. €). Die Verringerung wurde im ersten Quartal 2026 gegenüber dem Vorjahreszeitraum durch folgende Faktoren beeinflusst:

- ein deutlich geringes Ergebnis vor Ertragsteuern aufgrund des geringeren Absatzes auf dem US-Markt
- ein deutlicher Anstieg der Vorräte durch einen Aufbau aufgrund eines höheren Auftragseingangs
- + höhere erhaltene Kundenvorauszahlungen
- + geringere Ertragsteuerzahlungen
- + höherer Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit der Veränderung des Produktionsvolumens und einem Anstieg der Vorräte

A.06

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	Q1 2026	Q1 2025	Veränd.
in Millionen €			
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-205	393	-598
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-432	-1.422	+990
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	201	1.096	-895
Nutzungsrechte	-78	-35	-43
Übrige Anpassungen	69	1	+69
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-445	33	-477
Konzernergebnis	194	799	-604
Cash Conversion Rate ¹	-2,3	0,0	-

1 Seit dem 1. Januar 2026 wird die Cash Conversion Rate (CCR) als Verhältnis von Free Cashflow des Industriegeschäfts zum Konzernergebnis berechnet.

Die Cash Conversion Rate im Industriegeschäft liegt mit -2,3 deutlich unter dem Vorjahreswert von 0,0.

Die in der Tabelle ➔ **A.07** dargestellte **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** verringerte sich im ersten Quartal 2026 um 0,5 Mrd. € auf 7,1 Mrd. €. Der Rückgang ist im Wesentlichen zurückzuführen auf den negativen Free Cash Flow des Industriegeschäfts i.H.v. 0,4 Mrd. € sowie die Auszahlungen im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms 2025 i.H.v. 0,1 Mrd. €.

A.07

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025	Veränd.
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.598	8.348	+250
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.978	2.679	+299
Brutto-Liquidität	11.576	11.026	+550
Finanzierungsverbindlichkeiten	-4.290	-3.245	-1.045
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-144	-111	-33
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-4.434	-3.356	-1.078
Netto-Liquidität	7.143	7.670	-528

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2025 um 0,5 Mrd. € auf 19,0 Mrd. € erhöht.

A.08

Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns

	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025	Veränd.
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.969	8.648	+321
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	3.030	2.725	+305
Brutto-Liquidität	11.999	11.373	+626
Finanzierungsverbindlichkeiten	-30.891	-29.749	-1.142
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-145	-112	-33
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-31.036	-29.860	-1.175
Netto-Verschuldung	-19.037	-18.488	-549

Refinanzierung

Im ersten Quartal 2026 hat der Daimler Truck Konzern Anleihen in Höhe von 1,0 Mrd. € an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten emittiert, im Wesentlichen durch Benchmark-Anleihen in den USA mit einem Gegenwert von 0,9 Mrd. €. Diese Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) sind in Tabelle ➔ A.09 dargestellt.

Im März 2024 wurde mit einem Konsortium internationaler Banken eine syndizierte Kreditlinie i.H.v. 5,0 Mrd. € mit einer ursprünglichen Laufzeit von fünf Jahren mit zwei Verlängerungsoptionen um ein Jahr abgeschlossen. Im ersten Quartal 2026 wurde die zweite Verlängerungsoption ausgeübt, nachdem im Vorjahr die erste Verlängerungsoption ausgeübt worden war. Die Kreditlinie weist nun eine Laufzeit bis März 2031 auf. Daimler Truck beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

A.09

Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Truck Finance North America LLC	600 Mio. USD	01.2026	01.2029
Daimler Truck Finance North America LLC	400 Mio. USD	01.2026	04.2031



Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2025 von 72,5 Mrd. € auf 74,7 Mrd. €. Im Anstieg sind 1,0 Mrd. € positive Wechselkurseffekte enthalten; währungsbereinigt war ein Anstieg von 1,2 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 31,2 Mrd. € aller Vermögenswerte auf Financial Services (31. Dezember 2025: 30,9 Mrd. €).

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 57,4 % auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2025: 56,0 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 31,8 % ebenfalls auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 30,5 %).

A.10

Verkürzte Konzernbilanz

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025
in Millionen €						
Vermögenswerte						
Immaterielle Vermögenswerte	2.807	2.771	2.755	2.720	52	51
Sachanlagen	7.032	6.991	6.981	6.939	50	52
Vermietete Gegenstände	4.111	4.117	2.900	2.902	1.211	1.215
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26.214	26.109	-10	-10	26.223	26.119
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	707	896	698	888	10	9
Vorräte	8.370	7.209	8.296	7.136	74	73
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.862	3.652	3.333	3.248	530	404
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.711	8.550	8.340	8.249	371	300
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	3.030	2.725	2.978	2.679	51	46
davon kurzfristig	2.925	2.630	2.925	2.630	-	-
davon langfristig	104	95	53	49	51	46
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.739	1.733	475	455	1.264	1.278
Sonstige Vermögenswerte	4.270	4.299	2.928	2.961	1.342	1.338
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3.797	3.478	3.797	3.478	-	-
Bilanzsumme	74.651	72.530	43.472	41.646	31.178	30.884
Eigenkapital und Schulden						
Eigenkapital	22.448	22.068	19.375	19.103	3.073	2.965
Rückstellungen	5.923	5.984	5.767	5.835	156	148
Finanzierungsverbindlichkeiten	29.921	29.194	3.320	2.690	26.601	26.504
davon kurzfristig	9.247	8.767	-6.072	-5.988	15.319	14.755
davon langfristig	20.674	20.426	9.392	8.677	11.282	11.749
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.425	3.794	4.306	3.671	119	122
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	3.860	3.797	3.027	3.044	832	753
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	4.087	4.015	4.086	4.014	1	1
Sonstige Schulden	2.009	2.079	1.615	1.688	394	390
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	1.976	1.600	1.976	1.600	-	-
Bilanzsumme	74.651	72.530	43.472	41.646	31.178	30.884



Vermögenswerte

Die **immateriellen Vermögenswerte** von 2,8 Mrd. € lagen auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 2,8 Mrd. €). Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten (inklusive aktivierten Fremdkapitalkosten) lagen im ersten Quartal 2026 bei 42 Mio. € (Q1 2025: 89 Mio. €) und entsprachen einem Anteil von 8,7 % (Q1 2025: 15,7 %) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten resultierten im Wesentlichen aus mehreren Produkt- und Technologieprojekten im Bereich des lokal CO₂e-freien Transports.

Die **Sachanlagen** (einschließlich Nutzungsrechte) lagen mit 7,0 Mrd. € (31. Dezember 2025: 7,0 Mrd. €) auf dem Niveau des Vorjahres. Dabei reduzierten sich die Investitionen in Sachanlagen des Daimler Truck-Konzerns von 184 Mio. € auf 143 Mio. €. Der Schwerpunkt lag auf der Modernisierung und Erweiterung von Produktions- und Logistikstandorten, der Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios sowie der Unterstützung der technologischen Transformation. Diese Maßnahmen umfassen Investitionen in neue Technologien, E-Mobilität, Digitalisierung und die Verbesserung der Infrastruktur. Auf die deutschen Standorte entfielen im ersten Quartal 2026 Sachinvestitionen von 65 Mio. € (Q1 2025: 91 Mio. €).

Die **vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** lagen mit 30,3 Mrd. € auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 30,2 Mrd. €). Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen wurde der Volumenrückgang am nordamerikanischen Endkundenmarkt durch positive Wechselkurseffekte kompensiert. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 40,6 % auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 41,7 %).

Die **at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** beliefen sich zum 31. März 2026 auf 0,7 Mrd. € und lagen damit unter dem Vorjahreswert von 0,9 Mrd. €. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus dem negativen Ergebnis der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen im ersten Quartal 2026 in Höhe von 0,2 Mrd. €. Die Entwicklung wurde maßgeblich durch das At-equity-Ergebnis der Amplify Cell Technologies LLC (Amplify) infolge einer Wertminderung i.H.v. 199 Mio. € gemäß IFRS beeinflusst. Diese Wertminderung resultierte aus der aktuellen Marktlage für batterieelektrische Nutzfahrzeuge, die zu einer Verschiebung des Produktionsstarts sowie des Hochlaufs der Batterieproduktion in den USA geführt hat. Gegenläufig wirkten Kapitaleinlagen, insbesondere in das Gemeinschaftsunternehmen cellcentric GmbH & Co. KG.

Der Anstieg der **Vorräte** von 7,2 Mrd. € in 2025 auf 8,4 Mrd. € in 2026 ist im Wesentlichen auf den saisonbedingten Anstieg der Bestände an Rohmaterialien, unfertigen sowie fertigen Erzeugnissen aufgrund des höheren Auftragseingangs und der damit verbundenen erhöhten Produktion im ersten Quartal 2026 zurückzuführen.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente lagen mit 8,7 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2025: 8,5 Mrd. €). Positive Mittelzuflüsse aus der Geschäftstätigkeit und der Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten wurden durch Mittelabflüsse aus Rückzahlungen externer Finanzierungsverbindlichkeiten, insbesondere Anleihen, Zugängen zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten und dem Erwerb eigener Aktien teilweise kompensiert.

Die **verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen** beliefen sich auf einen Buchwert von 3,0 Mrd. € und lagen über dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 2,7 Mrd. €). Der Anstieg ist auf das Liquiditätsmanagement des Daimler Truck-Konzerns zurückzuführen.

Eigenkapital und Schulden

Das **Eigenkapital** des Konzerns von 22,4 Mrd. € lag auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 22,1 Mrd. €). Die größten Effekte resultierten aus Gewinnen aus der Währungsumrechnung i.H.v. 0,3 Mrd. € sowie dem positiven Konzernergebnis von 0,2 Mrd. €. Gegenläufig wirkte der Erwerb eigener Aktien von 0,1 Mrd. €. Während bei der Bilanzsumme ein Anstieg um 3 % zu verzeichnen war, stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 2 % an.

Die **Eigenkapitalquote** des Konzerns lag mit 30,1 % auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 30,4 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 44,6 % (31. Dezember 2025: 45,9 %).

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 29,9 Mrd. € (31. Dezember 2025: 29,2 Mrd. €) auf Vorjahresniveau. Im ersten Quartal 2026 wurden Anleihen in Höhe von 1,0 Mrd. € an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten emittiert, im Wesentlichen durch Benchmarkemissionen in den USA. Gegenläufig wirkte die Rückzahlung von Anleihen in Höhe von 0,7 Mrd. € sowie positive Währungseffekte.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** lagen mit 4,4 Mrd. € über dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 3,8 Mrd. €). Der im Vergleich zum Vorjahr höhere Auftragseingang und die daraus resultierende erhöhte Produktion führten im ersten Quartal 2026 zu einem erhöhten Einkaufsvolumen und damit zu einem temporären Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Risiko- und Chancenbericht

Daimler Truck 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 von Risiken und Chancen setzt der Daimler Truck-Konzern Steuerungs- und Kontrollsysteme ein, die im Risiko- und Chancenmanagementsystem zusammengefasst sind.

Eine ausführliche Darstellung des Risiko- und Chancenmanagementsystems sowie der Risiko- und Chancensituation ist im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ innerhalb des zusammengefassten Lageberichts des Geschäftsberichts 2025 enthalten. Nachfolgend werden Veränderungen wesentlicher Risiken und Chancen seit dem 31. Dezember 2025 erläutert, die die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler Truck-Konzerns wesentlich beeinflussen könnten. Eine wesentliche Veränderung wird erwartet, wenn sich durch die Bewertung des Ausmaßes von Risiken und Chancen eine Einordnung in die Stufe „hoch“ ergibt. Dies gilt auch, wenn sich die Bewertung im Vergleich zum Vorjahr so ändert, dass ein Risiko oder eine Chance, die zuvor als „hoch“ bewertet wurden, nun als „mittel“ oder „niedrig“ eingestuft werden.

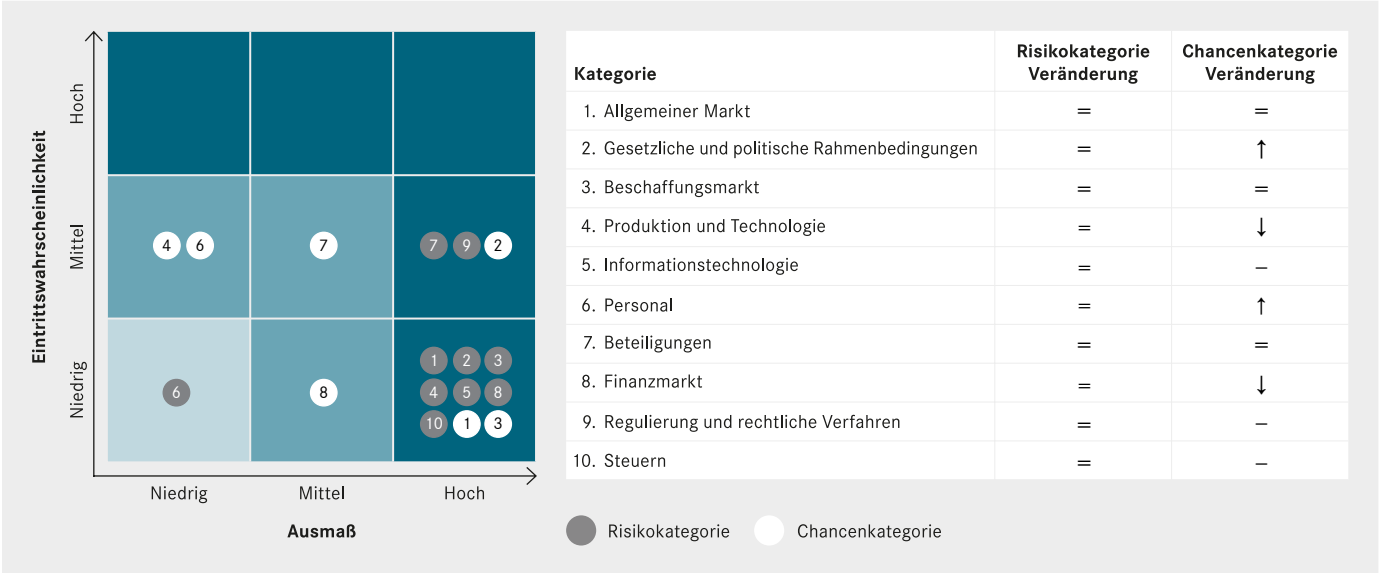
Auch Sachverhalte, die aktuell nicht als wesentlich eingeschätzt werden, aber aufgrund ihrer öffentlichen Wahrnehmung oder ihres außerordentlichen Charakters als relevant für den Adressaten des Zwischenberichts erachtet werden, können berichtet werden.

Die folgende Risiko- und Chancenübersicht [A.11](#) stellt die Einstufung der aggregierten Risiken und Chancen in den jeweiligen Kategorien anhand der im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts 2025 definierten Intervallgrenzen, sowie die Veränderung im möglichen Ausmaß der Risiko- und Chancenkategorie gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 2025 dar.

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

A.11

Risiko- und Chancenübersicht



**Umfeld- und Branchenspezifische Risiken und Chancen**

Die gegenwärtigen geopolitischen Rahmenbedingungen bleiben herausfordernd. Insbesondere anhaltende Spannungen im Nahen Osten, sowie fortbestehende handelspolitische Unsicherheiten im Zusammenhang mit der US-amerikanischen Zollpolitik tragen zu einem erhöhten Maß an Volatilität und Unsicherheit im wirtschaftlichen Umfeld bei. Abhängig vom weiteren Verlauf des Konflikts im Nahen Osten können sich die daraus resultierenden Risiken in unterschiedlichem Ausmaß auf die Realwirtschaft und damit auch auf Daimler Truck auswirken.

Wie bereits zum 31. Dezember 2025 werden die gesetzlichen und politischen Risiken weiterhin in ihrem Ausmaß als „hoch“, allerdings mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von „niedrig“ eingeschätzt. Ergänzend hierzu werden Chancen identifiziert, die mit einem Ausmaß von „hoch“ und einer Eintrittswahrscheinlichkeit von „niedrig“ bewertet werden. Diese ergeben sich insbesondere aus möglichen positiven Entwicklungen in regulatorischen Rahmenbedingungen.

Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Der Vollzug der Transaktion zur Integration von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso) und Hino Motors Ltd. (Hino), die Aufnahme der Geschäftstätigkeit sowie die erstmalige Notierung am Prime Market der Tokioter Börse der neuen Holdinggesellschaft ARCHION Corporation wurde zum 1. April 2026 abgeschlossen. Die Daimler Truck AG und Toyota Corporation beabsichtigen jeweils im Zielbild eine Beteiligung von 25 % an der neuen Holdinggesellschaft zu halten.

Die Beteiligung unterliegt Kurschwankungen, die sich auf die Folgebewertung auswirken können. Je nach Verlauf der Kursentwicklung kann der Anpassungsbedarf variieren. Im Vergleich zum 31. Dezember 2025 haben sich die Einschätzungen zu den Risiken und Chancen aus den Beteiligungen hinsichtlich ihres Ausmaßes nicht verändert. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der Chancen wird derzeit als „mittel“ eingeschätzt.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Die globale Ausrichtung des Konzerns führt im operativen Geschäft und bei Finanztransaktionen zu Chancen und Risiken aus Wechselkursschwankungen. Im verbleibenden Geschäftsjahr 2026 haben sich sowohl die Transaktions- als auch die Translationsrisiken- und -chancen reduziert, was im Wesentlichen auf den verkürzten Betrachtungszeitraum zurückzuführen ist.

Im Vergleich zum 31. Dezember 2025 ergab sich bei den finanzwirtschaftlichen Risiken keine Änderung der Einschätzung in Bezug des Ausmaßes von „hoch“ und der Eintrittswahrscheinlichkeit von „niedrig“, während sich die Einschätzung des Ausmaßes der Chancen von „hoch“ auf „mittel“ verändert hat.



Prognosebericht

Integration von Mitsubishi Fuso und Hino Motors

Der Vollzug der Transaktion zur Integration von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso) und Hino Motors Ltd. (Hino), die Aufnahme der Geschäftstätigkeit sowie die erstmalige Notierung am Prime Market der Tokioter Börse der neuen Holdinggesellschaft ARCHION Corporation wurde zum 1. April 2026 abgeschlossen. Der Sitz der Gesellschaft, die 100 % der Anteile an Mitsubishi Fuso und Hino hält, befindet sich in Tokio, Japan. Die Daimler Truck AG und Toyota Corporation beabsichtigen jeweils im Zielbild eine Beteiligung von 25 % an der neuen Holdinggesellschaft zu halten.

Mit dem Vollzug der Transaktion zum 1. April 2026 erfolgt die Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso aus dem Daimler Truck-Konzern sowie die Einbeziehung der Beteiligung an der ARCHION Corporation nach der Equity-Methode. Die aus der Transaktion resultierenden Ergebniseffekte werden den aufgegebenen Aktivitäten zugeordnet. Die dem Daimler Truck-Konzern zufließenden Zahlungsmittel werden hingegen den fortgeführten Aktivitäten zugeordnet und wirken sich positiv auf den Free Cash Flow des Industriegeschäfts aus.

Aufgrund der Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso und ihrer vollkonsolidierten Tochtergesellschaften ab dem 1. April 2026 wird der Fokus auf die fortgeführten Aktivitäten gelegt, sowohl in der internen Steuerung als auch folglich in der externen Berichterstattung. Auf eine Prognose der aufgegebenen Aktivitäten für das Geschäftsjahr 2026 wird daher grundsätzlich verzichtet. Somit beziehen sich die Prognosekennzahlen für das Geschäftsjahr 2026 auf die fortgeführten Aktivitäten; lediglich der Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst zusätzlich auch die aufgegebenen Aktivitäten. Wir gehen weiterhin davon aus, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts basierend auf fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten im Jahr 2026 zwischen 2,7 und 3,2 Mrd. € liegen wird. Diese Entwicklung ist durch Zahlungsmittelzuflüsse infolge des Abschlusses der Integration von Mitsubishi Fuso und Hino deutlich positiv beeinflusst. Ohne Berücksichtigung dieses Sondereffekts erwarten wir einen Free Cash Flow des Industriegeschäfts leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Weitere Hinweise

Daimler Truck hat sich im Rahmen des Restrukturierungs- und Effizienzprogramms „Cost Down Europe“ zum Ziel gesetzt, das Geschäft in Europa nachhaltig wettbewerbsfähig aufzustellen und die jährlich laufenden Kosten bis spätestens 2030 um mehr als eine Milliarde Euro zu senken. Die daraus resultierenden Auszahlungen sowie weitere Effekte aus der Umsetzung von „Cost Down Europe“ wurden in der Prognose für das Geschäftsjahr 2026 entsprechend berücksichtigt.

Die zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Lageberichts geltenden Zollbestimmungen wurden in der Prognose für das Geschäftsjahr 2026 berücksichtigt, einschließlich des US-Präsidialerlasses gemäß Section 232 des Trade Expansion Act. Dabei liegt die Annahme zugrunde, dass wir weiterhin im Rahmen des United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA) operieren können. Am 20. Februar 2026 entschied der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten, dass ein erheblicher Teil der von der US-Regierung im April 2025 verhängten Einfuhrzölle rechtswidrig war. Aufgrund dieser Entscheidung und der anschließenden Ankündigung eines neuen, befristeten globalen Zolls lassen sich die potenziellen Folgen, wie etwa mögliche Rückerstattungen oder zusätzliche Kosten, derzeit nicht abschätzen. Die aktuellen Regelungen führen zu erheblichen Belastungen der Profitabilität und des Cash Flows im Segment Trucks North America sowie auf Ebene des Industriegeschäfts und des Gesamtkonzerns.

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

Unsere Prognose basiert auf kurzfristigen, begrenzten Störungen im Zusammenhang mit dem Irankonflikt, die insbesondere den Öl- und Gassektor betreffen. Potenzielle Auswirkungen einer raschen Beilegung oder einer längerfristigen Eskalation, wie beispielsweise eine anhaltende Sperrung der Straße von Hormus, finden in der aktuellen Einschätzung keine Berücksichtigung.

Weltwirtschaft

In Abhängigkeit vom weiteren Verlauf des Konflikts im Nahen Osten können die realwirtschaftlichen Entwicklungen unterschiedlich stark beeinflusst werden. Wir erwarten nunmehr für das laufende Berichtsjahr eine Verlangsamung des weltwirtschaftlichen Wachstums im Vergleich zum Vorjahr. Erhöhte Energiepreise und eine gestiegene Unsicherheit wirken sich negativ auf den privaten Konsum sowie der Investitionstätigkeit aus. Nach unseren Prognosen wird die Weltwirtschaft in 2026 um 2,5 % zulegen.

Für die Gesamtwirtschaft der USA erwarten wir einen Zuwachs von 2,0 %. Weniger verfügbares Einkommen durch steigende Verbraucherpreise und volatile Kapitalmärkte könnten den privaten Konsum dämpfen. Wir erwarten für 2026 eine durchschnittliche Inflationsrate von circa 3,5 %. Zinssenkungen der Fed erscheinen zum aktuellen Zeitpunkt unwahrscheinlich.

Steigende Energiepreise als Reaktion auf den Konflikt im Nahen Osten dürften die Inflation in der Eurozone ansteigen lassen: Wir rechnen in 2026 mit einer durchschnittlichen Inflationsrate von bis zu 3,0 %. Die Wirtschaftsleistung der Eurozone dürfte in 2026 um bis zu 1,0 % steigen.

Prognosekennzahlen

Die nachfolgende Tabelle [7 A.12](#) zeigt unsere berichteten Prognosekennzahlen im Geschäftsjahr 2025 sowie die Prognose für das Geschäftsjahr 2026.

**A.12****Prognosekennzahlen von Daimler Truck¹**

	2025	2026	Q1 2026	
	Berichtet	Prognose im zusammengefassten Lagebericht 2025	Aktualisierte Prognose für das Jahr 2026	Erläuterungen für die Veränderung der Prognose
Markt der schweren Lkw				
Nordamerika – in Tsd. Einheiten –	258	250 bis 290	–	
EU30 – in Tsd. Einheiten –	296	290 bis 330	–	
Konzern				
Bereinigtes EBIT	3,5 Mrd. €	3,2 bis 3,7 Mrd. €	–	
Industriegeschäft				
Absatz ² – in Tsd. Einheiten –	315	330 bis 360	–	
Umsatz	42,1 Mrd. €	42 bis 46 Mrd. €	–	
Bereinigte Umsatzrendite	7,9 %	6 % bis 8 %	–	
Free Cash Flow ³	1,8 Mrd. €	2,7 bis 3,2 Mrd. €	–	
Trucks North America				
Absatz – in Tsd. Einheiten –	142	150 bis 170	–	
Bereinigte Umsatzrendite	10,7 %	6 % bis 8 %	–	
Mercedes-Benz Trucks				
Absatz – in Tsd. Einheiten –	147	150 bis 170	–	
Bereinigte Umsatzrendite	6,2 %	6 % bis 8 %	–	
Daimler Buses				
Absatz – in Tsd. Einheiten –	27	25 bis 30	–	
Bereinigte Umsatzrendite	10,0 %	8 % bis 10 %	–	
Financial Services				
Bereinigte Eigenkapitalrendite	6,1 %	6 % bis 8 %	–	

¹ Aufgrund der Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso ab dem 1. April 2026 und der damit verbundenen Fokussierung auf die fortgeführten Aktivitäten in der internen Steuerung und Berichterstattung wird grundsätzlich auf eine Prognose der aufgegebenen Aktivitäten sowie des ehemaligen Segments Trucks Asia für das Geschäftsjahr 2026 verzichtet. Daher beziehen sich die Prognosekennzahlen für das Geschäftsjahr 2026 auf die fortgeführten Aktivitäten.

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

³ Umfasst die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.

Verkürzter Konzernzwischenabschluss





Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

B.01

	Anmerkung	Q1 2026	Q1 2025 ¹
in Millionen €			
Umsatzerlöse	3	9.981	11.508
Umsatzkosten		-8.212	-9.032
Bruttoergebnis vom Umsatz		1.769	2.476
Vertriebskosten		-580	-622
Allgemeine Verwaltungskosten	4	-346	-469
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten		-440	-478
Sonstige betriebliche Erträge		172	146
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-47	-37
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	8	-239	-29
Übriges Finanzergebnis		2	17
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	17	292	1.003
Zinserträge		94	107
Zinsaufwendungen		-79	-77
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern		307	1.034
Ertragsteuern	5	-158	-285
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern		149	749
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	2	45	50
Konzernergebnis		194	799
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		20	28
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG		175	770
davon aus fortgeführten Aktivitäten		141	728
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		33	43
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre an der Daimler Truck Holding AG			
Unverwässert und verwässert		0,23	0,99
davon aus fortgeführten Aktivitäten		0,18	0,94
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		0,04	0,05

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

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

B.02

	Q1 2026	Q1 2025
in Millionen €		
Konzernergebnis	194	799
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	300	-498
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	1	1
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-2	18
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	299	-479
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	6	20
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-18	179
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-12	199
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	287	-280
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	1	1
davon Anteil der Aktionäre am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	286	-281
Gesamtergebnis	481	519
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	21	29
davon Anteil der Aktionäre am Gesamtergebnis	461	489



Konzernbilanz

B.03			
	Anmerkung	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025
in Millionen €			
Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	6	2.807	2.771
Sachanlagen	7	7.032	6.991
Vermietete Gegenstände		4.111	4.117
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	8	707	896
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	9	13.596	13.491
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		104	95
Übrige finanzielle Vermögenswerte		575	596
Aktive latente Steuern		2.234	2.229
Langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		15	11
Übrige Vermögenswerte		591	687
Langfristige Vermögenswerte		31.773	31.884
Vorräte	10	8.370	7.209
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		3.847	3.641
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	9	12.618	12.618
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		8.711	8.550
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		2.925	2.630
Übrige finanzielle Vermögenswerte		1.163	1.137
Übrige Vermögenswerte		1.445	1.383
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	2	3.797	3.478
Kurzfristige Vermögenswerte		42.878	40.646
Bilanzsumme		74.651	72.530

	Anmerkung	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025
Eigenkapital und Schulden			
Gezeichnetes Kapital		766	766
Kapitalrücklage		14.334	14.334
Gewinnrücklagen		9.346	9.244
Übrige Rücklagen		-2.541	-2.792
Den Aktionären zustehendes Eigenkapital		21.905	21.552
Nicht beherrschende Anteile		543	517
Eigenkapital	11	22.448	22.068
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	12	869	908
Rückstellungen für sonstige Risiken	13	2.815	2.861
Finanzierungsverbindlichkeiten	14	20.674	20.426
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		1.238	1.280
Passive latente Steuern		69	42
Passivischer Abgrenzungsposten		630	663
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		2.013	2.014
Übrige Verbindlichkeiten		137	135
Langfristige Schulden		28.444	28.328
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		4.425	3.794
Rückstellungen für sonstige Risiken	13	2.239	2.215
Finanzierungsverbindlichkeiten	14	9.247	8.767
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		2.622	2.516
Passivischer Abgrenzungsposten		368	379
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		2.074	2.002
Übrige Verbindlichkeiten		806	861
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	2	1.976	1.600
Kurzfristige Schulden		23.758	22.133
Bilanzsumme		74.651	72.530



Konzern-Kapitalflussrechnung¹

B.04

	Q1 2026	Q1 2025
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	366	1.108
Abschreibungen/Wertminderungen	253	294
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	260	17
Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	-18	-21
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden		
Vorräte	-1.153	-555
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-133	-117
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	508	474
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	451	244
Vermietete Fahrzeuge	14	64
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-179	-524
Gezahlte Ertragsteuern	-107	-198
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	260	786
Zugänge zu Sachanlagen	-143	-184
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-54	-103
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	41	10
Cash Flow aus dem Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	23	48
Erwerb von Anteilsbesitz	-47	-111
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-557	-1.387
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	354	290
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-54	11
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-436	-1.426
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	494	1.995
Erwerb eigener Aktien	-51	-206
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-47	-119
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	396	1.669
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	101	-163
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	322	867
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	8.648	6.553
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	8.969	7.420

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



Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

B.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen ¹	Übrige Rücklagen			Eigene Aktien	Den Aktionären zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
				Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente / Fremdkapital- instrumente	Derivative Finanz- Instrumente				
in Millionen €										
Stand zum 1. Januar 2025	792	14.308	9.211	-1.703	-16	-26	-360	22.205	645	22.850
Konzernergebnis	-	-	770	-	-	-	-	770	28	799
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	179	-498	20	18	-	-281	1	-280
Gesamtergebnis	-	-	950	-498	20	18	-	489	29	519
Dividenden	-	-	-	-	-	-	-	-	-100	-100
Erwerb eigener Aktien	-	-	-39	-	-	-	-280	-319	-	-319
Sonstige Veränderungen	-	-	25	-	-	-	-	25	17	42
Stand zum 31. Mär. 2025	792	14.308	10.147	-2.201	4	-8	-640	22.402	591	22.993
Stand zum 1. Januar 2026	766	14.334	9.244	-2.947	8	147	-	21.552	517	22.068
Konzernergebnis	-	-	175	-	-	-	-	175	20	194
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-17	300	6	-2	-	287	1	288
Gesamtergebnis	-	-	157	300	6	-2	-	461	21	482
Dividenden	-	-	-	-	-	-	-	-	-47	-47
Erwerb eigener Aktien	-	-	-44	-	-	-	-53	-97	-	-97
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-	-	-51	-	-	-	-	-51	51	-
Sonstige Veränderungen	-	-	40	-	-	-	-	40	2	42
Stand zum 31. Mär. 2026	766	14.334	9.346	-2.648	14	145	-53	21.905	543	22.448

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



Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss

1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

Allgemeines

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

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

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

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

Der Zwischenabschluss wurde am 4. Mai 2026 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 2025 (Konzernabschluss 2025) 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 2026 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 2025 beginnen, sind im Konzernabschluss 2025 angegeben. Der Daimler Truck-Konzern wendet keine der neuen oder geänderten Standards und Interpretationen freiwillig vorzeitig an.

Im April 2024 veröffentlichte das IASB den neuen Standard IFRS 18 „Darstellung und Angaben im Abschluss“, der IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ ersetzt und für alle jährlichen Berichtsperioden verpflichtend anzuwenden ist, die am oder nach dem 1. Januar 2027 beginnen.

Daimler Truck wird den neuen Standard erstmals zum Zeitpunkt seiner verpflichtenden Erstanwendung ab dem 1. Januar 2027 anwenden. Da eine retrospektive Anwendung vorgeschrieben ist, werden die Vergleichsinformationen für das Geschäftsjahr 2026 ebenfalls gemäß IFRS 18 angepasst und eine Überleitungsrechnung erstellt. Daimler Truck analysiert derzeit die erwarteten

Auswirkungen des neuen Standards auf den Konzernabschluss. Die im Folgenden beschriebenen Auswirkungen stellen die derzeit als wesentlich eingeschätzten Effekte dar. Die tatsächlichen Auswirkungen der erstmaligen Anwendung des Standards zum 1. Januar 2027 können hiervon abweichen.

Die Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung von Daimler Truck wird sich wie folgt ändern: Sämtliche Erträge und Aufwendungen werden gemäß IFRS 18 fünf Kategorien zugeordnet: der betrieblichen Kategorie, der Investitionskategorie, der Finanzierungskategorie, der Ertragsteuerkategorie sowie der Kategorie für aufgegebene Geschäftsbereiche. Daimler Truck hat festgelegt, dass die Darstellung der Aufwendungen nach dem Umsatzkostenverfahren weiterhin die aussagekräftigste strukturierte Zusammenfassung der betrieblichen Aufwendungen bietet. Darüber hinaus hängt die Klassifizierung von Erträgen und Aufwendungen von den Hauptgeschäftstätigkeiten eines Unternehmens ab. Daimler Truck prüft derzeit, ob die Voraussetzungen für das Vorliegen einer spezifischen Hauptgeschäftstätigkeit „Kundenfinanzierung“ erfüllt sind.

Zusätzlich wird der Konzern auf Basis von IFRS 18 künftig zwei neu definierte Zwischensummen „Betriebliches Ergebnis“ sowie „Ergebnis vor Finanzierung und Ertragsteuern“ ausweisen. Das Konzernergebnis (Net Profit) von Daimler Truck wird sich durch die Anwendung von IFRS 18 nicht verändern.

Ferner sind bei der Erstellung der Kapitalflussrechnung ab dem Jahr 2027 alle Unternehmen verpflichtet, bei Anwendung der indirekten Methode das betriebliche Ergebnis als Ausgangspunkt für die Ermittlung der Cashflows aus der Geschäftstätigkeit zu verwenden. Daimler Truck nutzt derzeit das Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Geschäftsbereichen als Ausgangspunkt der Überleitungsrechnung zu den Cashflows aus der Geschäftstätigkeit. Infolge des neuen Ausgangspunktes werden sich bestimmte Anpassungsposten innerhalb der Überleitungsrechnung ändern und künftig innerhalb des Cash Flows aus der Geschäftstätigkeit zu berücksichtigen sein. Die Änderungen an IAS 7 enthalten zudem spezifische Regelungen zur Klassifizierung von Zins-



und Dividenden-Cashflows, deren Auswirkungen der Konzern derzeit prüft.

Management-defined Performance Measures (MPMs) sind Zwischensummen von Erträgen und Aufwendungen, die in der öffentlichen Berichterstattung außerhalb des Abschlusses verwendet werden und die Sicht des Managements auf bestimmte Aspekte der finanziellen Leistungsfähigkeit des Unternehmens insgesamt vermitteln. Daimler Truck wird nach Einführung von IFRS 18 spezifische Angaben zu den MPMs in einer separaten Anhangangabe machen. Der Konzern entwickelt derzeit einen Prozess zur Identifizierung der für die Bestimmung der MPMs relevanten öffentlichen Kommunikationen. MPMs beziehen sich stets auf denselben Berichtszeitraum wie der Abschluss. Entsprechend werden die von Daimler Truck offengelegten MPMs nach Einführung von IFRS 18 auf den öffentlichen Kommunikationen des Konzerns basieren, die sich auf den Zwischenberichtszeitraum 2027 beziehen.

Darüber hinaus bewertet Daimler Truck die Aggregation und Disaggregation von Posten anhand ähnlicher und unterschiedlicher Merkmale. Auf Grundlage dieser Analyse wird der Konzern in den primären Abschlussbestandteilen solche Posten ausweisen, die eine aussagekräftige strukturierte Darstellung ermöglichen, und ergänzende Informationen im Anhang angeben.

Konjunkturelle Einflüsse, unregelmäßige Aufwendungen

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

Ertragsteuern

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

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 [↗ B.06](#) dargestellt.

B.06	
Umgliederungen in den Funktionskosten	
	Q1 2025
in Millionen €	
Umsatzkosten	36
Vertriebskosten	16
Allgemeine Verwaltungskosten	-59
Forschungs- und Entwicklungskosten	7
	-



2. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Der Vollzug der Transaktion zur Integration von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso) und Hino Motors Ltd. (Hino), die Aufnahme der Geschäftstätigkeit sowie die erstmalige Notierung am Prime Market der Tokioter Börse der neuen Holdinggesellschaft ARCHION Corporation wurde zum 1. April 2026 abgeschlossen. Der Sitz der Gesellschaft, die 100 % der Anteile an Mitsubishi Fuso und Hino hält, befindet sich in Tokio, Japan. Die Daimler Truck AG und Toyota Corporation beabsichtigen jeweils im Zielbild eine Beteiligung von 25 % an der neuen Holdinggesellschaft zu halten.

Mit dem Vollzug der Transaktion zum 1. April 2026 erfolgt zugleich die Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso aus dem Daimler Truck-Konzern sowie die Einbeziehung der Beteiligung an der ARCHION Corporation nach der Equity-Methode.

Auswirkungen der aufgegebenen Aktivitäten auf die Berichterstattung

Im Zusammenhang mit der dargestellten Transaktion erfüllen die betroffenen Vermögenswerte und Schulden seit dem 6. Juni 2025 die Kriterien einer Klassifizierung als „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden“ und als „aufgegebene Aktivitäten“. Diese Klassifizierung besteht zum 31. März 2026 unverändert fort.

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 ehemalige Segment Trucks Asia umfasst im Wesentlichen die Mitsubishi Fuso und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften (Mitsubishi Fuso-Gruppe).

Aufgrund der Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso und ihren vollkonsolidierten Tochtergesellschaften ab dem 1. April 2026 wird der Fokus auf die fortgeführten Aktivitäten gelegt, sowohl in der

internen Steuerung als auch folglich in der externen Berichterstattung. Das Segment Trucks Asia wurde seit dem 1. Januar 2026, einschließlich der Vergleichsperiode des Vorjahres, der Überleitung zugeordnet.

In der Konzernbilanz werden die Vermögenswerte und Schulden der Mitsubishi Fuso-Gruppe sowohl zum 31. Dezember 2025 als auch zum 31. März 2026 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden dargestellt.

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

Mit Wirksamwerden des Vertrages wurden die operativen Beteiligungen und Geschäftsaktivitäten der Mitsubishi-Fuso-Gruppe auf die neue Holdinggesellschaft übertragen.

Die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertungen der als zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte werden weiterhin nicht 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 zur 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 (-679 Mio. €) gehalten werden.

B.07

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

31. Mär. 2026 31. Dez. 2025

Zur Veräußerung gehalten		
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	286	295
Sachanlagen	1.293	1.280
davon Nutzungsrechte	405	401
Vermietete Gegenstände	153	148
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	112	111
Vorräte	1.092	998
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	578	596
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	258	98
Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹	-63	-135
Übrige Vermögenswerte	89	88
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3.797	3.478
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11	11
Rückstellung für sonstige Risiken	199	156
Finanzierungsverbindlichkeiten	970	555
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	593	670
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	14	48
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	88	82
Übrige Schulden	101	78
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen	1.976	1.600

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 2026	Q1 2025
in Millionen €		
Umsatzerlöse	933	941
Umsatzkosten	-695	-718
Bruttoergebnis vom Umsatz	238	223
Vertriebskosten	-91	-109
Allgemeine Verwaltungskosten	-26	-19
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-22	-21
Sonstige betriebliche Erträge¹	-32	2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-6	-2
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-	1
Übriges Finanzergebnis	-	2
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	61	77
Zinsergebnis	-3	-3
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	59	74
Ertragsteuern	-14	-24
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	45	50

1 Die Eliminierung konzerninterner Sachverhalte führte zu negativen sonstigen betrieblichen Erträgen innerhalb der aufgegebenen Aktivitäten im ersten Quartal 2026.



Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Die Konzern-Kapitalflussrechnung für das erste Quartal des Jahres 2026 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 2026	Q1 2025
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten	307	1.034
Ergebnis vor Ertragsteuern aus aufgegebenen Aktivitäten	59	74
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	366	1.108

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 2026			Q1 2025		
	Cash Flow aus aufgegebenen Aktivitäten	Cash Flow aus fortgeführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt	Cash Flow aus aufgegebenen	Cash Flow aus fortgeführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt
in Millionen €						
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-111	371	260	49	737	786
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	9	-445	-436	27	-1.453	-1.426
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	241	155	396	-200	1.869	1.669



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 geänderten Berichtsstruktur zum 1. Januar 2026, wie in [Anmerkung 17. Segmentberichterstattung](#) dargestellt. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

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

B.11

Umsatzerlöse

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung ²	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
Q1 2026							
Umsatzerlöse IFRS 15	3.826	4.449	1.186	46	9.507	-436	9.071
Europa	16	2.841	935	24	3.817	-193	3.624
Nordamerika	3.787	192	44	12	4.035	-199	3.837
Asien	1	509	9	2	521	-5	516
Lateinamerika ¹	13	643	186	3	845	-36	809
Übrige Märkte	8	264	12	4	288	-4	285
Sonstige Umsatzerlöse	12	156	58	793	1.018	-107	911
Umsatzerlöse gesamt	3.838	4.605	1.243	839	10.525	-544	9.981

Q1 2025

Umsatzerlöse IFRS 15	5.386	4.265	1.267	59	10.976	-447	10.529
Europa	15	2.583	963	25	3.586	-148	3.439
Nordamerika	5.328	230	75	18	5.650	-227	5.423
Asien	1	542	7	4	553	-4	549
Lateinamerika ¹	16	665	215	3	899	-59	840
Übrige Märkte	26	245	7	10	288	-10	278
Sonstige Umsatzerlöse	21	144	68	832	1.065	-87	979
Umsatzerlöse gesamt	5.407	4.409	1.335	891	12.042	-534	11.508

¹ Ohne Mexiko.

² 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.

Allgemeine Verwaltungskosten

Die allgemeinen Verwaltungskosten sanken im ersten Quartal 2026 unter anderem aufgrund von geringeren IT- und Personalkosten auf 346 Mio. € (Q1 2025: 469 Mio. €).

5. Ertragsteuern

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

B. 12		
Ertragsteuern		
	Q1 2026	Q1 2025
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	307	1.034
Ertragsteuern	-158	-285
Steuerquote	51,4 %	27,6 %

Im ersten Quartal 2026 wirkte sich eine steuerlich nicht berücksichtigungsfähige Wertminderung einer Beteiligung erhöhend auf die Steuerquote aus.

6. Immaterielle Vermögenswerte

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

B. 13		
Immaterielle Vermögenswerte		
	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025
in Millionen €		
Geschäfts- oder Firmenwerte (erworben)	572	564
Entwicklungskosten (selbst geschaffen)	1.042	1.019
Übrige immaterielle Vermögenswerte ¹	1.194	1.188
	2.807	2.771

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 aktivierten Entwicklungskosten (inklusive aktivierten Fremdkapitalkosten) in Höhe von 42 Mio. € (Q1 2025: 89 Mio. €) im ersten Quartal 2026. Diese resultieren im Wesentlichen aus mehreren Produkt- und Technologieprojekten im Bereich des lokal CO₂e-freien Transports. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten belaufen sich im ersten Quartal 2026 auf 21 Mio. € (Q1 2025: 27 Mio. €).

7. Sachanlagen

Die zum 31. März 2026 in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 7.032 Mio. € (31. Dezember 2025: 6.991 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)		
	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025
in Millionen €		
Grundstücke, Bauten und grundstücksgleiche Rechte	2.271	2.246
Technische Anlagen und Maschinen	1.661	1.660
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.670	1.665
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	867	878
	6.470	6.450

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

B. 15		
Nutzungsrechte		
	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	485	474
Technische Anlagen und Maschinen	10	10
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	68	56
	562	540



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 (cellcentric)

Im ersten Quartal 2026 haben der Daimler Truck-Konzern und die Volvo Group Kapitaleinlagen i.H.v. insgesamt 80 Mio. € in die cellcentric eingebracht (Q1 2025: 70 Mio. €), was zu einer Erhöhung der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen des Daimler Truck-Konzerns um 40 Mio. € (Q1 2025: 35 Mio. €) führte.

Ende März 2026 wurde ein Memorandum of Understanding unterzeichnet, das den beabsichtigten Einstieg der Toyota Motor Corporation als weiteren Gesellschafter in die cellcentric GmbH & Co. KG vorsieht.

Amplify Cell Technologies LLC (Amplify)

Im ersten Quartal 2026 haben der Daimler Truck-Konzern, Accelera by Cummins, PACCAR und EVE Energy keine Kapitaleinlagen in die Amplify eingebracht (Q1 2025: 142 Mio. €).

Das At-equity Ergebnis der Amplify zum 31. März 2026 wurde infolge einer Wertminderung i.H.v. 199 Mio. € gemäß IFRS beeinflusst. Diese Wertminderung resultierte aus der aktuellen Marktlage für batterieelektrische Nutzfahrzeuge, die zu einer Verschiebung des Produktionsstarts sowie des Hochlaufs der Batterieproduktion in den USA geführt hat.

B. 16

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
31. März 2026				
At-equity-Buchwert	10	683	15	707
At-equity-Ergebnis (Q1 2026)	1	-240	-	-239
31. Dezember 2025				
At-equity-Buchwert	9	874	14	896
At-equity-Ergebnis (Q1 2025)	1	-31	1	-29

B. 17

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

	cellcentric ^{1,2}	Amplify ^{1,3}	Übrige	Gesamt
in Millionen €				
31. Mär. 2026				
Höhe des Anteils (in %)	50,0	30,0		
At-equity-Buchwert	416	120	147	683
At-equity-Ergebnis (Q1 2026)	-26	-204	-10	-240
31. Dezember 2025				
Höhe des Anteils (in %)	50,0	30,0		
At-equity-Buchwert	402	320	152	874
At-equity-Ergebnis (Q1 2025)	-22	-4	-5	-31

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



9. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

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

Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen wurde der Volumenrückgang am nordamerikanischen Endkundenmarkt durch positive Wechselkurseffekte kompensiert.

10. Vorräte

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

B.19		
Vorräte		
	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.598	1.464
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.083	1.742
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	4.666	3.985
Geleistete Anzahlungen	24	19
	8.370	7.209

Die Vorräte erhöhten sich zum Ende des ersten Quartals 2026 im Vergleich zum 31. Dezember 2025 um 1.161 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf den saisonbedingten Anstieg der Bestände an Rohmaterialien, unfertigen sowie fertigen Erzeugnissen aufgrund des höheren Auftragseingangs und der damit verbundenen erhöhten Produktion im ersten Quartal 2026 zurückzuführen.

B.18

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Mär. 2026			31. Dez. 2025		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Brutto-Buchwert	12.879	13.961	26.839	12.848	13.839	26.688
Absatzfinanzierung mit Endkunden	5.216	8.832	14.048	5.048	8.823	13.871
Absatzfinanzierung mit Händlern	5.584	1.025	6.609	5.788	923	6.711
Finanzierungsleasingverträge	2.079	4.103	6.182	2.013	4.093	6.106
Wertberichtigungen	-261	-365	-626	-230	-348	-578
Netto-Buchwert	12.618	13.596	26.214	12.618	13.491	26.109

11. Eigenkapital

Die einzelnen Bestandteile des Eigenkapitals und ihre Entwicklung im ersten Quartal 2026 sowie im ersten Quartal 2025 sind in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [7 B.05](#) dargestellt.

Gezeichnetes Kapital

Zum 31. März 2026 beträgt das gezeichnete Kapital der Daimler Truck Holding AG 765.600.399 € (31. Dezember 2025: 765.600.399 €). Das Grundkapital ist eingeteilt in 765.600.399 auf den Namen lautende Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag).

Eigene Aktien

Im Zuge des am 16. März 2026 begonnenen zweiten Aktienrückkaufprogramms wurden im Berichtszeitraum 1.263.455 eigene Aktien zu einem Erwerbspreis von insgesamt 53 Mio. € zurückerworben, die in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals in der Spalte „Eigene Aktien“ ausgewiesen wurden.

Dividende

Der Hauptversammlung am 6. Mai 2026 wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2025 der Daimler Truck Holding AG insgesamt 1.455 Mio. € (1,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten und von dem nach der Ausschüttung verbleibenden Bilanzgewinn in Höhe von 2.000 Mio. € in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen und 951 Mio. € auf neue Rechnung vorzutragen.

Übrige Eigenkapitalbestandteile

In den übrigen Bestandteilen des Eigenkapitals sind unter anderem Veränderungen im Konsolidierungskreis aus der Kapitalerhöhung bei der TORC Robotics, Inc. enthalten, an der die Minderheiten der TORC Robotics, Inc. nicht partizipiert haben.



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

	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	366	412
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	503	496
	869	908

Entwicklung des Finanzierungsstatus

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

B.21

Entwicklung des Finanzierungsstatus

	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025
in Millionen €		
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen	-5.405	-5.441
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	5.269	5.329
Bilanzbetrag	-135	-112
davon in: Übrige Vermögenswerte	231	300
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-366	-412

13. Rückstellungen für sonstige Risiken

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

B.22

Rückstellungen für sonstige Risiken

	31. Mär. 2026			31. Dez. 2025		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	996	1.159	2.154	1.011	1.129	2.139
Personal- und Sozialbereich	766	790	1.556	801	814	1.615
Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	229	716	945	182	762	944
Übrige	248	151	399	221	156	378
	2.239	2.815	5.054	2.215	2.861	5.075



14. Finanzierungsverbindlichkeiten

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

Im ersten Quartal 2026 wurden Anleihen in Höhe von 1.026 Mio. € an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten emittiert. Gegenläufig wirkte die Rückzahlung von Anleihen in Höhe von 671 Mio. € sowie positive Währungseffekte.

B.23

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Mär. 2026			31. Dez. 2025		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen/Bonds	3.491	15.669	19.161	3.378	15.189	18.567
Geldmarktpapiere	357	–	357	345	–	345
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.363	4.071	8.434	4.151	4.043	8.194
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	558	315	873	658	386	1.044
Leasingverbindlichkeiten	169	402	570	155	391	546
Darlehen und übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	74	217	291	81	180	260
Nicht-beherrschende Anteile (kündbare Instrumente gemäß IAS 32)	236	–	236	–	237	237
	9.247	20.674	29.921	8.767	20.426	29.194

15. Rechtliche Verfahren

Wie in Anmerkung 31. Rechtliche Verfahren im Konzernabschluss 2025 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.



16. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle [7 B.24](#) stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen von Finanzinstrumenten für die fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten des Konzerns dar, mit Ausnahme von Eigenkapitalinstrumenten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden und nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 9 fallen, sowie Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen.

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

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt. Die angewandten Methoden und Prämissen sind in Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze des Konzernabschlusses 2025 erläutert.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente lagen mit 9,0 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2025: 8,6 Mrd. €). Positive Mittelzuflüsse aus der Geschäftstätigkeit und der Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten wurden durch Mittelabflüsse aus Rückzahlungen externer Finanzierungsverbindlichkeiten, insbesondere Anleihen, Zugängen zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten und dem Erwerb eigener Aktien teilweise kompensiert.

Die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen stiegen auf 3,0 Mrd. € (31. Dezember 2025: 2,7 Mrd. €) an. Der Anstieg ist auf das Liquiditätsmanagement des Daimler Truck-Konzerns zurückzuführen.

Die Finanzierungsverbindlichkeiten erhöhten sich im ersten Quartal 2026 auf 30,0 Mrd. € (31. Dezember 2025: 28,8 Mrd. €) und sind in [Anmerkung 14. Finanzierungsverbindlichkeiten](#) beschrieben.

B.24

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Mär. 2026		31. Dez. 2025	
	Buchwert	beizu- legender Zeitwert	Buchwert	beizu- legender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26.218	25.927	26.113	25.943
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.440	4.440	4.248	4.248
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.969	8.969	8.648	8.648
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	3.030	3.030	2.725	2.725
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	453	453	273	273
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.416	2.416	2.344	2.344
Zu Anschaffungskosten bewertet	161	161	108	108
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	266	266	250	250
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	117	117	110	110
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	148	148	140	140
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	17	17	22	22
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	295	295	355	355
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	1.036	1.036	943	943
	44.271	43.980	43.304	43.134
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	29.951	30.003	28.823	29.171
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.018	5.018	4.464	4.464
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	24	24	29	29
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	274	274	260	260
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	3.575	3.575	3.555	3.555
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	421	421	482	482
	39.263	39.315	37.614	37.962

**Bemessungshierarchie**

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

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

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

	31. Mär. 2026				31. Dez. 2025			
	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	2.868	2.467	402	–	2.617	2.391	226	–
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	453	51	402	–	273	46	226	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.416	2.416	–	–	2.344	2.344	–	–
Eigen- und Fremdkapitalanteile	266	112	37	116	250	107	36	107
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	117	110	–	7	110	105	–	4
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	148	2	37	109	140	2	36	103
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	17	–	17	–	22	–	22	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	295	–	295	–	355	–	355	–
	3.446	2.579	751	116	3.244	2.498	639	107
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	24	–	7	18	29	–	9	20
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	274	–	274	–	260	–	260	–
	299	–	281	18	290	–	269	20

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

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

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



17. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen für das erste Quartal 2026 im Vergleich zum ersten Quartal 2025 sowie zum 31. März 2026 im Vergleich zum 31. Dezember 2025 sind Tabelle 7 B.26 zu entnehmen. Die Tabelle zeigt die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.

Infolge einer Änderung der internen Steuerung und Berichterstattung wird das Segment Trucks Asia seit dem 1. Januar 2026 nicht mehr separat ausgewiesen. Das frühere Segment umfasste im Wesentlichen die Mitsubishi Fuso-Gruppe (aufgegebene Aktivitäten) sowie Allokationen im Zusammenhang mit Konzernfunktionen. Die Ergebnisse des ehemaligen Segments Trucks Asia sind vollständig in der Überleitung enthalten. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

B.26

Segmentberichterstattung

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten
in Millionen €							
Q1 2026							
Außenumsatzerlöse	3.812	4.057	1.193	794	9.856	1.058	10.914
Konzerninterne Umsatzerlöse	26	548	50	46	670	-670	-
Umsatzerlöse gesamt	3.838	4.605	1.243	839	10.526	389	10.914
Segmentergebnis (EBIT)	10	225	107	39	381	-27	353
31. März 2026							
Segmentvermögenswerte	7.016	15.917	4.166	31.178	58.277	4.266	62.542
Segmentsschulden	6.161	9.818	2.904	28.105	46.988	-456	46.532
Q1 2025¹							
Außenumsatzerlöse	5.378	3.861	1.292	857	11.388	1.061	12.449
Konzerninterne Umsatzerlöse	28	547	43	35	653	-653	-
Umsatzerlöse gesamt	5.407	4.409	1.335	891	12.042	407	12.449
Segmentergebnis (EBIT)	773	203	126	51	1.152	-72	1.080
31. Dezember 2025¹							
Segmentvermögenswerte	6.493	15.311	4.156	30.884	56.844	4.123	60.967
Segmentsschulden	5.866	9.433	2.930	27.919	46.148	-370	45.778

1 Die geänderte Segmentzuordnung wurde in der Vergleichsperiode angepasst.



Überleitung

Tabelle [7 B.27](#) zeigt die Überleitung der Umsatzerlöse auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

B.27

Überleitung Umsatzerlöse Segmentberichterstattung zu Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Q1 2026	Q1 2025
in Millionen €		
Umsatzerlöse gemäß Segmentberichterstattung	10.914	12.449
abzüglich Umsatzerlöse aus aufgegebenen Aktivitäten	-933	-941
Umsatzerlöse gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	9.981	11.508

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

B.28

Überleitung der Segmente auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Q1 2026	Q1 2025
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	381	1.152
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-34	-22
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten ¹	14	-60
Eliminierungen	-7	10
EBIT gemäß Segmentberichterstattung	353	1.080
abzgl. EBIT aus aufgegebenen Aktivitäten	-61	-77
Konzern EBIT	292	1.003

1 Enthält die Ergebnisse des ehemaligen Segments Trucks Asia.

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

Im ersten Quartal 2026 umfasst der Posten „Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten“ operative Aufwendungen i.H.v. 71 Mio. €, die im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns im Bereich des autonomen Fahrens stehen (Q1 2025: 81 Mio. €). Gegenläufig wirken Erträge aus dem ehemaligen Trucks Asia Segment i.H.v. 58 Mio. € (Q1 2025: 63 Mio. €).



18. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als nahestehende Unternehmen oder Personen werden die Gesellschaften der Mercedes-Benz Group, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierte Tochterunternehmen bezeichnet sowie Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik des Daimler Truck-Konzerns ausüben. Für weitere Informationen hinsichtlich Kreis der nahestehenden Unternehmen oder Personen sowie Art der Geschäftsbeziehungen wird auf die Erläuterung im Konzernabschluss 2025 in Anmerkung 38. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen verwiesen.

Die Lieferungen und Leistungen zwischen dem Daimler Truck-Konzern und nahestehenden Unternehmen umfassen Geschäftsbeziehungen mit der Mercedes-Benz Group, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und sind in Tabelle [B.29](#) aufgeführt. Die Klassifizierung als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden wirkt sich bis zum Zeitpunkt des Verkaufs am 1. April 2026 nicht auf die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen aus.

Leasingverträge mit der Mercedes-Benz Group

Der Daimler Truck-Konzern verkauft Fahrzeuge mit Rückgaberecht an Gesellschaften der Mercedes-Benz Group, welche aufgrund der Verpflichtung zum Rückkauf als Leasingverhältnis bilanziert werden. Die entsprechenden Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien resultierend aus Rückkaufvereinbarungen betragen zum 31. März 2026 469 Mio. € (31. Dezember 2025: 528 Mio. €). Die zugehörigen passivischen Abgrenzungsposten betragen zum 31. März 2026 180 Mio. € (31. Dezember 2025: 212 Mio. €).

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

B.29

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
in Millionen €	Q1 2026	Q1 2025	Q1 2026	Q1 2025	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025	31. Mär. 2026	31. Dez. 2025
Assoziierte Unternehmen	93	80	3	3	66	48	3	3
Gemeinschaftsunternehmen	39	42	5	17	38	59	12	15
Mercedes-Benz Group ³	332	423	100	156	200	156	972	1.032

- 1 Die Forderungen umfassen Bilanzposten, welche zu Zahlungsmittelzuflüssen führen. Hierzu zählen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, gewährte Darlehen sowie sonstige Forderungen. Zum 31. März 2026 ergab sich aufgrund der andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft ein Sondereffekt i.H.v. 210 Mio. € aus der Wertberichtigung auf Forderungen (31. Dezember 2025: 205 Mio. €).
- 2 Die Verbindlichkeiten umfassen Bilanzposten, welche zu potenziell zukünftigen Zahlungsmittelabflüssen führen. Hierzu zählen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Restwertgarantien resultierend aus Rückkaufvereinbarungen, Ausfallrisiken aus Garantien, Finanzierungsverbindlichkeiten, Leasingverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten.
- 3 Im ersten Quartal 2026 sind in den empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen, Aufwendungen für empfangene Dienstleistungen von der Mercedes-Benz Group in Höhe von 47 Mio. € (Q1 2025: 84 Mio. €) enthalten.

19. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Transaktion zur Integration von Mitsubishi Fuso und Hino wurde am 1. April 2026 vollzogen. Mitsubishi Fuso und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften, die bis zum 31. März 2026 als aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden klassifiziert waren, wurden entkonsolidiert und zeitgleich die Beteiligung an der ARCHION Corporation nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Das Ergebnis aus der Entkonsolidierung, bestehend aus dem Veräußerungserlös abzüglich entkonsolidiertem Nettovermögen, wird das Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten im zweiten Quartal 2026 mit einem niedrigen einstelligen Milliardenbetrag positiv beeinflussen.

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 31. März 2026, 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. Mai 2026

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pritzer
Wirtschaftsprüfer

Rohrbach
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

Veröffentlichungen zum Q1 2026

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](#)
- [BharatBenz Trucks](#)

Busse

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

Financial Services

- [Financial Services](#)



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



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



Daimler Truck
Freightliner
Western Star
BharatBenz
Daimler Buses



BharatBenz
Thomas Built Buses



Daimler Truck
Western Star Trucks

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.