DAIMLER TRUCK



Zwischenbericht Q2 2026

Inhalt

Q2 Kennzahlen Konzern 3
Q2 Kennzahlen Segmente 4
Über diesen Bericht 5

A | Konzernzwischenlagebericht 6 – 29
Geschäftsentwicklung 6
Wichtige Ereignisse 8
Ertragslage 11
Finanzlage 20
Vermögenslage 24
Risiko- und Chancenbericht 26
Prognosebericht 28

B | Verkürzter Konzernzwischenabschluss 30 – 55
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 31
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 32
Konzernbilanz 33
Konzern-Kapitalflussrechnung 34
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals 35
Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss 36

Versicherung der gesetzlichen Vertreter 56
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht 57

Weitere Informationen 58

Q2 Kennzahlen Konzern

Wichtige Kennzahlen Daimler Truck-Konzern

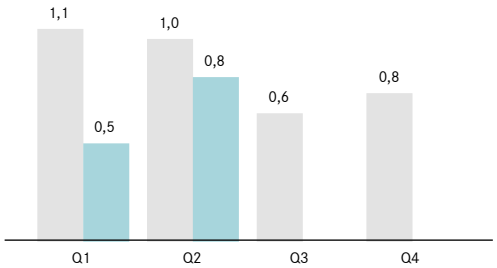
€-Werte in Millionen	Q2 2026	Q2 2025	Veränd. in %	Q1-2 2026	Q1-2 2025	Veränd. in %
Absatz (in Einheiten)	**86.707**	80.607	+8	**155.556**	156.365	-1
davon emissionsfreie Fahrzeuge	**1.405**	1.162	+21	**2.147**	1.752	+23
Umsatz	**12.292**	11.674	+5 [3]	**22.273**	23.182	-4 [3]
Umsatz des Industriegeschäfts[1]	**11.417**	10.821	+6 [4]	**20.559**	21.438	-4 [4]
EBIT	**360**	396	-9	**652**	1.399	-53
EBIT des Industriegeschäfts	**302**	376	-20	**555**	1.329	-58
Bereinigtes EBIT	**838**	1.022	-18	**1.336**	2.100	-36
Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts	**780**	998	-22	**1.239**	2.022	-39
Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	**2,6**	3,5	–	**2,7**	6,2	–
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	**6,8**	9,2	–	**6,0**	9,4	–
Kapitalrendite des Industriegeschäfts (in %)[2]	**–**	–	–	**38,8**	28,6	–
Konzernergebnis	**128**	245	-48	**277**	994	-72
Ergebnis je Aktie (in €)	**0,15**	0,29	-46	**0,34**	1,22	-72
Free Cash Flow des Industriegeschäfts[2]	**1.762**	20	+8.640	**1.318**	53	+2.401
Netto-Liquidität des Industriegeschäfts[2]	**8.342**	7.670 [5]	+9	**8.342**	7.670 [5]	+9
Sachinvestitionen[2]	**236**	166	+42	**379**	351	+8
Forschungs- und Entwicklungsausgaben[2]	**517**	610 [6]	-15	**1.020**	1.194 [6]	-15
davon aktivierte Entwicklungskosten[2]	**36**	75	-52	**76**	161	-53
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten)	**98.869**	108.476 [5]	-9 [7]	**98.869**	108.476 [5]	-9 [7]

Börsenkursentwicklung der Daimler Truck Holding AG

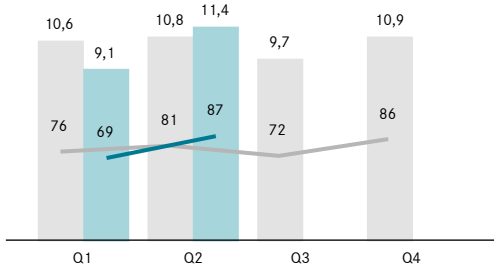
in €	Q4 2025	Q1 2026	Q2 2026
Schlusskurse XETRA			
Höchstkurs	38,54	44,39	**44,75**
Tiefstkurs	33,88	37,50	**39,11**
Schlusskurs am Quartalsende	37,32	41,47	**42,20**
Anzahl ausstehender Aktien am Quartalsende (in Tsd.)	765.600	764.337	**760.213**
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	28,6	31,7	**32,1**

1 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, Daimler Buses sowie die Überleitung.
2 Aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.
3 Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug die Umsatzveränderung auf Konzernebene 5 % (Q2) und -4 % (Q1-2).
4 Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug die Umsatzveränderung im Industriegeschäft 5 % (Q2) und -4 % (Q1-2).
5 Stand 31.12.2025.
6 Ohne Sondereffekt in den Forschungs- und Entwicklungskosten i.H.v. 218 Mio. € aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt.
7 Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der Integration von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation in ARCHION Corporation und der damit verbundenen Entkonsolidierung im zweiten Quartal 2026, die rund 10.000 Beschäftigte umfasste.

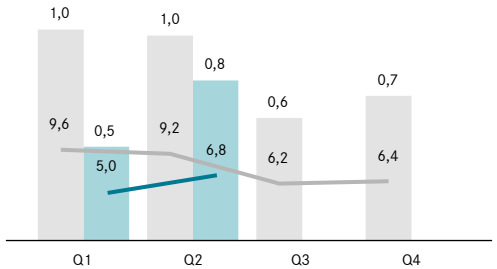
Bereinigtes EBIT des Konzerns (in Mrd. €)

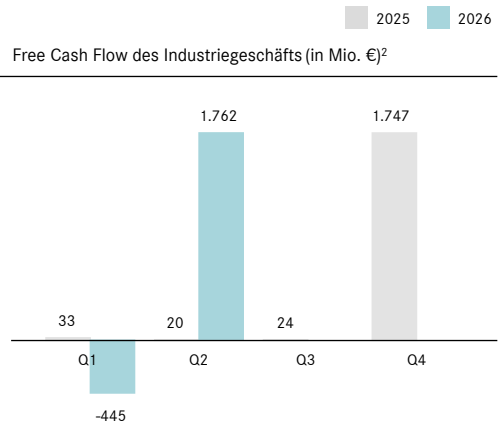


Umsatz des Industriegeschäfts (in Mrd. €)[4]
Absatz des Industriegeschäfts (in tausend Einheiten)



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





Q2 Kennzahlen Segmente

	Trucks North America			Mercedes-Benz Trucks			Daimler Buses			Financial Services		
Zweites Quartal	**Q2 2026**	Q2 2025	Veränd. in %	**Q2 2026**	Q2 2025	Veränd. in %	**Q2 2026**	Q2 2025	Veränd. in %	**Q2 2026**	Q2 2025	Veränd. in %
€-Werte in Millionen												
Absatz (Einheiten)	**41.687**	38.580	+8	**38.970**	35.299	+10	**6.132**	7.027	-13	**–**	–	–
Umsatz	**5.182**	5.086	+2	**5.318**	4.826	+10	**1.556**	1.467	+6	**876**	853	+3
EBIT	**435**	504	-14	**311**	-158	–	**150**	145	+3	**58**	20	+198
Bereinigtes EBIT	**435**	657	-34	**317**	283	+12	**150**	147	+2	**58**	23	+151
Umsatzrendite (in %)	**8,4**	9,9	–	**5,8**	-3,3	–	**9,6**	9,9	–	**–**	–	–
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	**8,4**	12,9	–	**6,0**	5,9	–	**9,6**	10,0	–	**–**	–	–
Sachinvestitionen	**56**	46	+21	**142**	84	+69	**34**	19	+80	**2**	3	-0
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	**157**	179[1]	-12	**238**	277[1]	-14	**58**	55	+6	**–**	–	–
davon aktivierte Entwicklungskosten	**–**	20	–	**26**	49	-48	**11**	6	+79	**–**	–	–
Neugeschäft	**–**	–	–	**–**	–	–	**–**	–	–	**2.628**	2.521	+4
Vertragsvolumen	**–**	–	–	**–**	–	–	**–**	–	–	**30.693**	29.539[2]	+4
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten)	**26.349**	25.261[2]	+4	**47.036**	46.812[2]	+0	**18.145**	18.247[2]	-1	**2.055**	2.025[2]	+1

Erstes Halbjahr	**Q1-2 2026**	Q1-2 2025	Veränd. in %	**Q1-2 2026**	Q1-2 2025	Veränd. in %	**Q1-2 2026**	Q1-2 2025	Veränd. in %	**Q1-2 2026**	Q1-2 2025	Veränd. in %
€-Werte in Millionen												
Absatz (Einheiten)	**71.119**	77.572	-8	**73.456**	65.944	+11	**11.104**	13.233	-16	**–**	–	–
Umsatz	**9.021**	10.492	-14	**9.923**	9.235	+7	**2.800**	2.802	-0	**1.715**	1.744	-2
EBIT	**445**	1.276	-65	**536**	45	+1.084	**257**	271	-5	**97**	70	+38
Bereinigtes EBIT	**644**	1.434	-55	**550**	521	+6	**257**	273	-6	**97**	79	+23
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	**4,9**	12,2	–	**5,4**	0,5	–	**9,2**	9,7	–	**6,3**	4,7	–
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	**7,1**	13,7	–	**5,5**	5,6	–	**9,2**	9,7	–	**6,3**	5,2	–
Sachinvestitionen	**92**	89	+3	**216**	187	+16	**57**	41	+40	**5**	3	+54
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	**292**	362[1]	-19	**461**	537[1]	-14	**122**	106	+15	**–**	–	–
davon aktivierte Entwicklungskosten	**0**	45	-100	**55**	107	-49	**22**	10	+124	**–**	–	–
Neugeschäft	**–**	–	–	**–**	–	–	**–**	–	–	**4.799**	4.803	-0
Vertragsvolumen	**–**	–	–	**–**	–	–	**–**	–	–	**30.693**	29.539[2]	+4
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten)	**26.349**	25.261[2]	+4	**47.036**	46.812[2]	+0	**18.145**	18.247[2]	-1	**2.055**	2.025[2]	+1

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

2 Stand 31.12.2025.

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.

Die 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. Zugleich erfolgte zum 1. April 2026 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.

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.

Begriffsbezeichnungen
Dieses Dokument enthält Bezeichnungen wie „emissionsfreies (schweres) Nutzfahrzeug" (abgekürzt „ZEV", „emissionsfreies Fahrzeug"), „CO_2e", „CO_2e-neutral", „bilanziell CO_2e-neutral" und „lokal CO_2e-frei" bzw. „im Fahrbetrieb CO_2e-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 CO_2/(tkm) oder 1 g CO_2/(pkm). „CO_2e" 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 (CH_4), Lachgas (N_2O) und Ozon (O_3), indem es ihre Klimawirksamkeit in Relation zu CO_2 setzt. Da diese Gase unterschiedliche Auswirkungen auf das Klima haben, ermöglicht CO_2e einen ganzheitlichen Blick auf den Klimaeffekt einer bestimmten Aktivität. „CO_2e-neutral" bedeutet, dass CO_2e-Emissionen, die durch die Aktivitäten eines Unternehmens in die Atmosphäre freigesetzt werden durch eine entsprechende Menge CO_2e auszugleichen sind. Der Ausgleich kann durch verschiedene Maßnahmen erfolgen: Reduktion von Emissionen Verringerung des Energieverbrauchs, Umstellung auf erneuerbare Energien o.Ä. oder durch CO_2-Speicherung oder Absorption. „Bilanziell CO_2e-neutral" bedeutet, dass freigesetzte CO_2e-Emissionen, durch Kompensationszertifikate und damit zusammenhängenden Projekten ausgeglichen werden. „Lokal CO_2e-frei" bzw. „im Fahrbetrieb CO_2e-frei" bedeutet, dass während der Fahrt kein Kohlenstoff oder Kohlendioxidäquivalente (CO_2e) vom Fahrzeug in die unmittelbare Umgebung ausgestoßen wird. Sofern nicht anders gekennzeichnet, wird im Rahmen des gesamten Dokuments jeweils dasselbe Begriffsverständnis zugrunde gelegt.

Konzernzwischenlagebericht

Daimler Truck im zweiten Quartal 2026 und im ersten Halbjahr 2026

- Deutlich gestiegener Konzernabsatz im zweiten Quartal 2026, im ersten Halbjahr 2026 lag der Konzernabsatz auf Vorjahresniveau
- Bereinigtes Konzern-EBIT im zweiten Quartal 2026 mit 838 Mio. € und im ersten Halbjahr 2026 mit 1.336 Mio. € jeweils deutlich unter Vorjahresniveau
- Umsatz des Industriegeschäfts im zweiten Quartal 2026 mit 11.417 Mio. € leicht über dem Vorjahresniveau und im ersten Halbjahr 2026 mit 20.559 Mio. € leicht unter dem Vorjahreswert
- Free Cash Flow des Industriegeschäfts im zweiten Quartal 2026 mit 1.762 Mio. € und im ersten Halbjahr 2026 mit 1.318 Mio. € jeweils deutlich über dem Vorjahresniveau

Prognose für das Geschäftsjahr 2026 angehoben

- Auf Konzernebene bereinigtes EBIT von 3,6 bis 4,1 Mrd. € erwartet
- Im Industriegeschäft Absatz von 340 bis 370 Tsd. Einheiten, bereinigte Umsatzrendite von 7 % bis 9 % und Free Cash Flow des Industriegeschäfts von 3,0 bis 3,5 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.

Die 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 ihren vollkonsolidierten Tochtergesellschaften zum 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

Das Momentum der Weltwirtschaft war im ersten Halbjahr des Jahres 2026 insgesamt rückläufig. Der durch den Konflikt im Nahen Osten eingeschränkte Schiffsverkehr in der Straße von Hormus sorgte für weltweit steigende Energiepreise. So erhöhte sich zeitweise der Preis für die Rohölsorte Brent im zweiten Quartal auf über 110 US-Dollar pro Barrel.

Die Auswirkungen auf die US-amerikanische Volkswirtschaft waren im zweiten Quartal spürbar. Die Kraftstoffpreise in den USA zogen deutlich an, sodass die Inflationsrate zwischenzeitlich auf über 4 % anstieg. In diesem unsicheren Umfeld führte die Federal Reserve (Fed) keine Zinssenkungen durch und beließ den Leitzins im Korridor von 3,5 % bis 3,75 %. Gestützt durch weiterhin robuste Konsum- und Investitionsausgaben wuchs die Gesamtwirtschaft im zweiten Quartal um 2,1 % gegenüber dem Vorjahr.

In der Eurozone wuchs die Wirtschaft im zweiten Quartal um 1,0 %. Die Inflation entfernte sich vom Zielwert, sodass die Europäische Zentralbank (EZB) mit einer Leitzinserhöhung auf 2,25 % reagierte. Insbesondere der Industriesektor war vom Energiepreisschock betroffen, was sich in einer rückläufigen Produktion niederschlug.

Der Markt der Nutzfahrzeuge

Der nordamerikanische Markt für schwere Lkw (Klasse 8) ging im ersten Halbjahr um 14 % zurück, wobei auch das zweite Quartal um 6 % unter dem Vorjahr lag. Unterstützt durch Ersatzbedarf legte der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) in den ersten sechs Monaten trotz schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes um 10 % zu. Im zweiten Quartal lag der Markt ebenfalls über dem Vorjahresniveau (+9 %).

Konzernabsatz im zweiten Quartal 2026 deutlich über dem Vorjahresniveau
Im zweiten Quartal 2026 hat der Daimler Truck-Konzern weltweit 86.707 (Q2 2025: 80.607) Fahrzeuge abgesetzt, im ersten Halbjahr 2026 summierte sich der Absatz auf 155.556 (Q1-2 2025: 156.365) Einheiten. Der darin enthaltene Absatz von emissionsfreien Fahrzeugen ist im zweiten Quartal auf 1.405 (Q2 2025: 1.162) Einheiten sowie im ersten Halbjahr 2026 auf 2.147 (Q1-2 2025: 1.752) Einheiten jeweils deutlich gestiegen.

Das Segment **Trucks North America** hat im zweiten Quartal 2026 41.687 (Q2 2025: 38.580) Einheiten sowie im ersten Halbjahr 2026 71.119 (Q1-2 2025: 77.572) Einheiten abgesetzt. Der deutliche Absatzanstieg im zweiten Quartal gegenüber dem Vorjahr war im Wesentlichen auf verbesserte Auftragseingänge zum Vorjahresende und im ersten Quartal 2026 zurückzuführen. So stieg der Absatz im zweiten Quartal in den USA auf 35.844 Einheiten (+5 %), in Kanada auf 3.986 Einheiten (+14 %) und in Mexiko auf 1.638 Einheiten (+97 %). Für das erste Halbjahr 2026 zeigte sich eine gegenläufige Entwicklung, in diesem Zeitraum sank der Absatz in den USA auf 62.585 Einheiten (-7 %), in Kanada auf 5.887 Einheiten (-19 %) und in Mexiko auf 2.373 Einheiten (-6 %). Die Absatzentwicklung gegenüber dem Vorjahreszeitraum wurde vor allem durch die Unsicherheiten im Zusammenhang mit der US-amerikanischen Zollpolitik geprägt, die sich insbesondere im Absatz des ersten Quartals 2026 niederschlugen.

Der Absatz des Segments **Mercedes-Benz Trucks** lag im zweiten Quartal mit 38.970 (Q2 2025: 35.299) Einheiten sowie im ersten Halbjahr 2026 mit 73.456 (Q1-2 2025: 65.944) Einheiten deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Infolge der positiven Auftragsentwicklung stieg der Absatz in der Region EU30 deutlich auf 16.538 (Q2 2025: 12.184) Einheiten im zweiten Quartal sowie auf 30.501 (Q1-2 2025: 23.446) Einheiten im ersten Halbjahr 2026. Innerhalb dieser Region verzeichnete der Absatz in Deutschland sowohl im zweiten Quartal 2026 mit 5.370 (Q2 2025: 3.711) Einheiten als auch im ersten Halbjahr 2026 mit 9.477 (Q1-2 2025: 7.639) Einheiten einen deutlichen Anstieg. Im Gegensatz dazu war der Absatz in Lateinamerika im zweiten Quartal 2026 mit 9.447 Einheiten leicht rückläufig (-4 %), während er im ersten Halbjahr 2026 mit 17.134 (Q1-2 2025: 17.313) Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres lag. In Indien verzeichnete das Segment im zweiten Quartal 2026 mit 5.550 (Q2 2025: 5.403) Einheiten einen leichten und im ersten Halbjahr 2026 mit 12.465 (Q1-2 2025: 11.133) Einheiten einen deutlichen Absatzanstieg im Vergleich zur Vorjahresperiode.

Das Segment **Daimler Buses** hat im zweiten Quartal 2026 insgesamt 6.132 (Q2 2025: 7.027) Einheiten abgesetzt und im ersten Halbjahr summierte sich der Absatz auf 11.104 (Q1-2 2025: 13.233) Einheiten. Der Absatzrückgang im zweiten Quartal sowie im ersten Halbjahr 2026 resultierte im Wesentlichen aus den wirtschaftlichen und politischen Unsicherheiten in den Regionen Latein- und Nordamerika. In der Region EU30 erzielte das Segment im zweiten Quartal mit 2.181 Einheiten und im ersten Halbjahr 2026 mit 3.879 Einheiten jeweils einen Absatz auf Vorjahresniveau. In Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, ist der Absatz im zweiten Quartal auf 2.252 (Q2 2025: 2.752) Einheiten sowie im ersten Halbjahr 2026 auf 4.335 (Q1-2 2025: 5.334) Einheiten deutlich gesunken. In Nordamerika verzeichnete das Segment im zweiten Quartal einen deutlichen Absatzrückgang auf 460 (Q2 2025: 505) Einheiten sowie im ersten Halbjahr 2026 auf 704 (Q1-2 2025: 1.252) Einheiten.

Das Segment **Financial Services** schloss im zweiten Quartal 2026 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 2,6 Mrd. € (+4 %) ab. Dieser Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die Regionen Lateinamerika (+35%) und Europa (+33%) zurückzuführen. Im ersten Halbjahr 2026 wurden weltweit neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 4,8 Mrd. €, auf Vorjahresniveau, abgeschlossen.

Das Vertragsvolumen lag Ende Juni 2026 bei 30,7 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahresendwertes (+4 %). Dies ließ sich insbesondere auf positive Währungseffekte sowie Volumenanstiege im europäischen und lateinamerikanischen Endkundenmarkt zurückführen. Wechselkursbereinigt lag das Vertragsvolumen auf dem Niveau des Vorjahresende (+1%).

Die **Investitionen in Sachanlagen** des Daimler Truck-Konzerns beliefen sich im zweiten Quartal 2026 auf 236 Mio. € (Q2 2025: 166 Mio. €), im ersten Halbjahr 2026 auf 379 Mio. € (Q1-2 2025: 351 Mio. €).

Die **Forschungs- und Entwicklungsausgaben** inklusive Aktivierungen von Daimler Truck betrugen im zweiten Quartal 2026 517 Mio. € (Q2 2025: 610 Mio. €) und im ersten Halbjahr 2026 1.020 Mio. € (Q1-2 2025: 1.194 Mio. €). Im Vergleich zum Vorjahr resultierte der Rückgang insbesondere aus Timing-Effekten sowie aus aufgegebenen Aktivitäten. Im Vorjahr ist ein Sondereffekt in den Forschungs- und Entwicklungskosten i.H.v. 218 Mio. € nicht berücksichtigt, der aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, resultierte.

A.01

Konzernabsatz[1,2]

	Q2 2026	Q2 2025	Veränd. in %	Q1-2 2026	Q1-2 2025	Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	**86.707**	80.607	+8	**155.556**	156.365	-1
davon emissionsfreie Fahrzeuge	**1.405**	1.162	+21	**2.147**	1.752	+23
Trucks North America	**41.687**	38.580	+8	**71.119**	77.572	-8
Mercedes-Benz Trucks	**38.970**	35.299	+10	**73.456**	65.944	+11
Daimler Buses	**6.132**	7.027	-13	**11.104**	13.233	-16

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

Wichtige Ereignisse

Vorsprung beim Service für Daimler Buses: Neue Investition
Mitte April 2026 kündigte Daimler Buses an, in den nächsten Jahren bis zu 200 Millionen Euro in sein europäisches, busspezifisches Servicenetz zu investieren. Mit neuen Service-Standorten, modernisierten Betrieben sowie einem erweiterten Angebot - insbesondere für Ladeinfrastruktur - will das Unternehmen seine starke Position im Bus-Service weiter ausbauen. Daimler Buses sieht im Bereich Infrastruktur großes Potenzial; neu ist insbesondere ein Team spezialisiert für den Ladesäulen-Service.

„Daimler Buses wird [...] zum Anbieter von Service-Ökosystemen, damit Unternehmen sich voll auf ihr Geschäft konzentrieren können. Genau hier unterscheiden wir uns zu anderen in unserem Marktumfeld."
Till Oberwörder, CEO von Daimler Buses

Jubiläum: 75 Jahre Setra
Setra feiert Jubiläum: Vor 75 Jahren präsentierte die Premiummarke von Daimler Buses den ersten sich selbsttragenden Reisebus, den Setra S 8, am Rande der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main, Deutschland. In den vergangenen Jahren setzte Setra mit insgesamt sechs Baureihen Maßstäbe im europäischen Omnibusbau, beflügelte Fortschritt, formte die Industrie und trieb sie auf beispielhafte Weise voran.

reECONIC:
Ein batterieelektrisches Fahrzeug mit recycelten Materialien
Auf der IFAT 2026, der Weltleitmesse für Umwelttechnologien in München, Deutschland, demonstrierte Mercedes-Benz Trucks die Realisierbarkeit eines batterieelektrischen Abfallsammelfahrzeugs, das teilweise aus Recyclingmaterialien produziert wurde. Das Konzeptfahrzeug reECONIC, das auf dem Mercedes-Benz eEconic basiert, wurde gemeinsam mit 32 Partnern auf besonders ressourcenschonende Art und Weise gefertigt. Das Fahrzeug feierte am 4. Mai 2026 seine Weltpremiere und soll im zweiten Halbjahr 2026 bei REMONDIS ausführlich im Praxisalltag getestet werden.

Daimler Truck Own Retail: Einstieg in den britischen Markt
Daimler Truck setzt die strategische Expansion der firmeneigenen Vertriebs- und Servicezentren in Europa fort und gab die Übernahme der britischen eStar Truck & Van Ltd. bekannt, die sechs Standorte im Großraum Manchester und Liverpool umfasst. Dieser neue Markteintritt unterstützt die Ambition von Daimler Truck, das europäische Own-Retail-Netzwerk weiter auszubauen und folgt auf jüngste strategische Schritte, darunter Übernahmen in Passau, Deutschland, Trappes, Frankreich, und Stráněice, Tschechische Republik.

Daimler Truck Holding AG: Hauptversammlung 2026
Auf der diesjährigen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG haben die Aktionäre eine Dividende von 1,90 € je Aktie beschlossen, unverändert gegenüber dem Vorjahr. Mit der Neuwahl aller zehn Anteilseignervertreter, darunter vier neue Mitglieder, haben die Aktionäre sowohl Kontinuität als auch neue Impulse für die Arbeit des Aufsichtsrats sichergestellt und zugleich die kollektive Expertise des Gremiums insbesondere in den Themenfeldern wichtiger globaler Wachstumsmärkte wie dem Defence-Geschäft, digitaler Transformation und internationaler industrieller Führung gestärkt.

Jubiläum: 30 Jahre Actros
Im Jahr 2026 blickt Mercedes-Benz Trucks auf 30 Jahre Actros zurück. Seit seiner Markteinführung 1996 steht der Actros für den Wandel vom klassischen Nutzfahrzeug zum hochentwickelten, elektronisch vernetzten Arbeitsgerät. Mit inzwischen rund 1,5 Millionen verkauften Fahrzeugen etablierte das Modell neue Standards bei Sicherheit, Effizienz, Fahrerkomfort und Digitalisierung. Die hohe Stückzahl unterstreicht die wirtschaftliche Bedeutung für Mercedes-Benz Trucks.

In 80 Ladungen um die Welt
Der Berufskraftfahrer Tobias Wagner, bekannt als „Elektrotrucker" mit plattformübergreifend mehr als 160.000 Followern, will mit einem Mercedes-Benz eActros 600 einmal um die Welt fahren. Dies wäre die erste Weltumrundung mit einem rein batteriebetriebenen Lkw. Die Expedition ist auf maximal 80 Ladestopps begrenzt, führt auf über 45.000 Kilometern durch mehr als 35 Länder und soll etwa ein Jahr dauern.



Großauftrag für Unimog vom Technischen Hilfswerk (THW)
Das Technische Hilfswerk erhält 66 neue hochgeländegängige Einsatzfahrzeuge auf Basis des Unimog U 5025 für den Zivilschutz. Die Fahrzeuge sollen im Laufe des Jahres 2026 gestaffelt an die 66 Regionalstellen des THW ausgeliefert werden und insbesondere bei Hochwasserlagen, Evakuierungen und Einsätzen in schwierigem Gelände zum Einsatz kommen. Die Fahrzeuge basieren auf einer einheitlichen Plattform und verfügen je nach Einsatzszenario über eine angepasste, standardisierte Ausstattung.

Einweihung von neuem Produktionsstandort für Lkw und Busse in Argentinien
Am 12. Mai 2026 eröffnete Mercedes-Benz Camiones y Buses, eine Tochtergesellschaft von Daimler Truck, das neue Zárate Industrial Center nördlich von Buenos Aires, Argentinien. Auf einem 20 Hektar großen Gelände beherbergt das neue Industriezentrum die Produktion von Mercedes-Benz Lkw-Modellen und Busfahrgestellen sowie ein Ersatzteil- und Komponenten-Logistikzentrum.

„Die Eröffnung unseres neuen Werks in Zárate markiert ein wichtiges neues Kapitel für Mercedes-Benz Trucks in Argentinien. […] Dieser Schritt unterstreicht unser langfristiges Bekenntnis zu Argentinien, unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – und natürlich zu unseren Kunden!“
Achim Puchert, CEO von Mercedes-Benz Trucks

130 Jahre Lkw-Geschichte und Innovation
Mit der globalen Jubiläumskampagne „130 Years of Forward“ würdigt Daimler Truck die 130-jährige Historie seit der Erfindung des weltweit ersten Lkw durch Gottlieb Daimler im Jahr 1896 – und feiert ein Erbe, das nicht nur von Geschichte, sondern vor allem von Fortschritt geprägt ist. Gottlieb Daimlers Erfindung – der erste motorisierte Daimler-Lastwagen – basierte auf einem umgebauten Pferdefuhrwerk und wurde an einen Kunden in London ausgeliefert. Seitdem tragen Lkw und Busse weltweit dazu bei, Volkswirtschaften und die Gesellschaft am Laufen zu halten sowie Menschen miteinander zu verbinden.

Markteinführung der Lowliner-Variante des Mercedes-Benz eActros
Anfang Juni stellte Mercedes-Benz Trucks eine weitere Variante seines eActros-Portfolios vor: den Mercedes-Benz eActros Lowliner. Mercedes-Benz Trucks adressiert mit dem Lowliner gezielt den steigenden Bedarf an lokal CO_2-freien Transportoptionen im volumenstarken Logistikgeschäft im Fernverkehr. Die ersten Neufahrzeuge können ab dem dritten Quartal 2026 in der Region EU30 und weiteren Märkten bestellt werden und sollen ab dem zweiten Quartal 2027 im Werk in Wörth am Rhein, Deutschland, vom Band laufen.

Daimler Truck Defence
Am Rande der Eurosatory, einer der Weltleitmessen für Verteidigungstechnologie, in Paris, Frankreich, gab Daimler Truck die Bündelung der weltweiten Aktivitäten im Verteidigungsbereich unter der neuen Dachmarke „Daimler Truck Defence“ bekannt. Künftig soll das Portfolio nicht nur Fahrzeuge von Mercedes-Benz Trucks, sondern schrittweise auch Lösungen weiterer globaler Fahrzeugportfolios und -marken von Daimler Truck umfassen. Das verkündete Umsatzziel für das Defence-Geschäft liegt bei einer Milliarde Euro bis 2028.

„Der Defence-Bereich ist ein zentraler Bestandteil der Wachstumsstrategie von Daimler Truck. Deshalb investieren wir gezielt in unsere Produktionswerke, die Entwicklung neuer Lösungen sowie in unser Vertriebs- und Servicenetz.“
Karin Rådström, Vorstandsvorsitzende von Daimler Truck

Kooperation mit KEYOU bei Wasserstoff-Verbrennungstechnologie
Daimler Truck und die KEYOU GmbH (KEYOU) arbeiten zukünftig zusammen, um wasserstoffbetriebene Verbrennungsmotoren zur Marktreife zu führen. Ziel der Partnerschaft ist es, eine kurzfristig verfügbare, wirtschaftliche und robuste Technologie bereitzustellen. Bestehende Fahrzeug- und Motorvarianten von Daimler Truck bilden dabei die technische Basis, während KEYOU die Wasserstoff-Umrüstung verantwortet. Die Markteinführung ist für 2027 geplant.



Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Integration von Mitsubishi Fuso und Hino
Die 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 (ARCHION) wurde zum 1. April 2026 abgeschlossen.

Zugleich erfolgte zum 1. April 2026 die Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso aus dem Daimler Truck-Konzern sowie die Einbeziehung der Beteiligung an der ARCHION 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.

Weitere ausführliche Informationen sind in Anmerkung 2. Aufgegebene Aktivitäten und abgegangene Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte 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.

Die folgenden Informationen 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 ↗ **B.01**, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung ↗ **B.02**, der Konzernbilanz ↗ **B.03**, der Konzernkapitalflussrechnung ↗ **B.04**, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals ↗ **B.05** sowie den jeweiligen Erläuterungen im Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss entnommen werden.

Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns im zweiten Quartal 2026
Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im zweiten Quartal 2026 mit 12,3 Mrd. € (Q2 2025: 11,7 Mrd. €) um 5 % leicht über dem Vorjahresquartalswert. Im Industriegeschäft ist der Umsatz um 6 % auf 11,4 Mrd. € (Q2 2025: 10,8 Mrd. €) leicht gestiegen. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzanstieg 5 %, sowohl auf Konzernebene als auch im Industriegeschäft. Die Entwicklung resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Absatz im Industriegeschäft.

Die **Umsatzkosten** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahresquartal auf 10,1 Mrd. € (Q2 2025: 9,5 Mrd. €). Wesentliche Effekte ergaben sich im Industriegeschäft aus dem höheren Absatzvolumen sowie aus höheren Materialkosten, insbesondere durch die Einführung von Zöllen. Der Vorjahreswert war unter anderem durch die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Restrukturierungs- und Effizienzprogramm „Cost Down Europe“ beeinflusst.

Die **Vertriebskosten** blieben im zweiten Quartal 2026 mit 599 Mio. € (Q2 2025: 582 Mio. €) auf Vorjahresniveau.

Die **allgemeinen Verwaltungskosten** verringerten sich deutlich auf 343 Mio. € (Q2 2025: 518 Mio. €). Diese wurden im Vorjahr wesentlich durch die Bildung von Rückstellungen im Rahmen des Restrukturierungs- und Effizienzprogramms „Cost Down Europe” beeinflusst. Darüber hinaus wirkten sich im Vergleich zur Vorperiode gesunkene Personalkosten zusätzlich aus.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** verringerten sich deutlich auf 481 Mio. € (Q2 2025: 727 Mio. €). Sie wurden im Vorjahr wesentlich durch einen Sondereffekt i.H.v. 218 Mio. € beeinflusst, der aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, resultierte. Unter Berücksichtigung der bereinigten Sondereffekte (der Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten sowie der Aufwendungen für das Restrukturierungs- und Effizienzprogramm) in der Vergleichsperiode liegen die Forschungs- und nicht aktivieren Entwicklungskosten auf dem Niveau des Vorjahres.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** verringerte sich im zweiten Quartal 2026 auf -122 Mio. € (Q2 2025: 149 Mio. €). Darin enthalten war ein Sondereffekt i.H.v. -222 Mio. € aus der Wertminderung auf die seit dem 1. April 2026 als zur Veräußerung gehaltenen Anteile an ARCHION.

Das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** lag im zweiten Quartal 2026 mit -260 Mio. € (Q2 2025: -38 Mio. €) deutlich unter dem Vorjahresquartalswert. Im zweiten Quartal 2026 wurde auf den nicht zur Veräußerung gehaltenen Anteil der Beteiligung an ARCHION eine Wertminderung in Höhe von -297 Mio. € erfasst. Dieser Effekt wurde teilweise durch einen Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert i.H.v. 51 Mio. € im Rahmen der erstmaligen Bilanzierung kompensiert, der sich aus dem Erwerb der Aktien zu einem Preis unterhalb des vorläufig ermittelten beizulegenden Zeitwerts der erworbenen identifizierbaren Nettovermögenswerte ergab.

Das **EBIT** belief sich im zweiten Quartal 2026 auf 360 Mio. € (Q2 2025: 396 Mio. €) und lag somit leicht unter dem Vorjahresquartalswert.

Im zweiten Quartal 2026 wurde unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 266 Mio. € (Q2 2025: Aufwand von 158 Mio. €) ausgewiesen. Die Steuerquote lag mit 67,5 % (Q2 2025: 39,2 %) deutlich über dem Vorjahreswert. Im zweiten Quartal 2026 wirkte sich eine steuerlich nicht berücksichtigungsfähige Wertminderung der Anteile an ARCHION erhöhend auf die Steuerquote aus.

Das **Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten nach Steuern** belief sich im zweiten Quartal 2026 auf 128 Mio. € (Q2 2025: 245 Mio. €).

Das Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern betrug 1.340 Mio. € (Q2 2025: 65 Mio. €) und resultierte aus der Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso und ihren vollkonsolidierten Tochtergesellschaften im zweiten Quartal 2026.

Das **Konzernergebnis** im zweiten Quartal 2026 lag mit 1.468 Mio. € deutlich über dem Niveau des Vorjahresquartals von 310 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Ergebnis von 11 Mio. € (Q2 2025: 33 Mio. €).

Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 1.457 Mio. € (Q2 2025: 277 Mio. €). Davon entfielen 117 Mio. € (Q2 2025: 219 Mio. €) auf **fortgeführte** und 1.340 Mio. € (Q2 2025: 57 Mio. €) auf **aufgegebene Aktivitäten**.

Das **Ergebnis je Aktie** betrug 1,91 € (Q2 2025: 0,36 €), davon 0,15 € (Q2 2025: 0,29 €) aus **fortgeführten** und 1,76 € (Q2 2025: 0,07 €) aus **aufgegebenen Aktivitäten**.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 762 Mio. (Q2 2025: 769 Mio.) Stück zugrunde gelegt.

Tabelle ↗ **A.02** zeigt die verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und von Financial Services für das zweite Quartal 2026.

Tabelle ↗ **A.03** zeigt die Zusammensetzung des EBIT im Industriegeschäft für das zweite Quartal 2026.

A.02

Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zweites Quartal[1]

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q2 2026	Q2 2025	**Q2 2026**	Q2 2025	**Q2 2026**	Q2 2025
in Millionen €						
Umsatzerlöse	**12.292**	11.674	**11.417**	10.821	**876**	853
Umsatzkosten	**-10.102**	-9.543	**-9.379**	-8.789	**-723**	-754
Bruttoergebnis vom Umsatz	**2.191**	2.131	**2.038**	2.033	**153**	98
Vertriebskosten	**-599**	-582	**-560**	-548	**-39**	-33
Allgemeine Verwaltungskosten	**-343**	-518	**-285**	-465	**-58**	-53
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**-481**	-727	**-481**	-727	**–**	–
Sonstiges betriebliches Ergebnis	**-122**	149	**-123**	141	**1**	8
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	**-260**	-38	**-262**	-39	**2**	1
Übriges Finanzergebnis	**-26**	-19	**-25**	-18	**-1**	-1
EBIT	**360**	396	**302**	376	**58**	20
Zinsergebnis	**34**	8	**34**	8	**-1**	-1
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern	**394**	403	**336**	384	**58**	19
Ertragsteuern	**-266**	-158	**-245**	-153	**-22**	-5
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern	**128**	245	**92**	232	**36**	14
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	**1.340**	65	**1.340**	65	**–**	–
Konzernergebnis	**1.468**	310	**1.432**	296	**36**	14
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	**11**	33	**11**	33	**–**	–
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	**1.457**	277	**1.420**	263	**36**	14
davon aus fortgeführten Aktivitäten	**117**	219	**81**	206	**36**	14
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	**1.340**	57	**1.340**	57	**–**	–
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG						
Unverwässert und verwässert	**1,91**	0,36				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	**0,15**	0,29				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	**1,76**	0,07				
EBIT	**360**	396	**302**	376	**58**	20
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	**–**	–	**–**	–	**–**	–
Restrukturierungsmaßnahmen	**–**	342	**–**	339	**–**	3
M&A-Sachverhalte	**478**	66	**478**	65	**–**	1
Sonstige	**–**	218	**–**	218	**–**	–
Bereinigtes EBIT	**838**	1.022	**780**	998	**58**	23
Umsatzrendite (in %)	**2,9**	3,4	**2,6**	3,5	**–**	–
Bereinigte Umsatzrendite (in %)[2]	**6,8**	8,8	**6,8**	9,2	**–**	–

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 zweites Quartal

	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz Trucks		Daimler Buses		Überleitung	
	Q2 2026	Q2 2025	**Q2 2026**	Q2 2025	**Q2 2026**	Q2 2025	**Q2 2026**	Q2 2025	**Q2 2026**	Q2 2025
in Millionen €										
Umsatzerlöse	**11.417**	10.821	**5.182**	5.086	**5.318**	4.826	**1.556**	1.467	**-640**	-557
Umsatzkosten	**-9.379**	-8.789	**-4.386**	-4.076	**-4.341**	-4.086	**-1.238**	-1.169	**586**	542
Bruttoergebnis vom Umsatz	**2.038**	2.033	**796**	1.010	**977**	740	**318**	298	**-54**	-15
Vertriebskosten	**-560**	-548	**-112**	-95	**-371**	-403	**-77**	-72	**–**	21
Allgemeine Verwaltungskosten	**-285**	-465	**-94**	-124	**-151**	-254	**-52**	-50	**11**	-38
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**-481**	-727	**-157**	-307	**-212**	-298	**-47**	-49	**-64**	-74
Übrige Erträge/Aufwendungen	**-410**	84	**1**	19	**67**	56	**8**	17	**-486**	-9
EBIT	**302**	376	**435**	504	**311**	-158	**150**	145	**-594**	-115
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	**–**	–	**–**	–	**–**	–	**–**	–	**–**	–
Restrukturierungsmaßnahmen	**–**	339	**–**	–	**–**	339	**–**	–	**–**	–
M&A-Sachverhalte	**478**	65	**–**	5	**6**	31	**–**	2	**471**	27
Sonstige	**–**	218	**–**	148	**–**	70	**–**	–	**–**	–
Bereinigtes EBIT	**780**	998	**435**	657	**317**	283	**150**	147	**-122**	-88
Umsatzrendite (in %)	**2,6**	3,5	**8,4**	9,9	**5,8**	-3,3	**9,6**	9,9	**–**	–
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	**6,8**	9,2	**8,4**	12,9	**6,0**	5,9	**9,6**	10,0	**–**	–

Das EBIT der **Überleitung** betrug -594 Mio. € (Q2 2025: -115 Mio. €). Die Bereinigungen i.H.v. 471 Mio. € (Q2 2025: 27 Mio. €) im zweiten Quartal 2026 betreffen insbesondere erfasste Wertminderungen auf die Beteiligung an ARCHION sowie gegenläufig einen Ertrag aus dem Erwerb der ARCHION-Anteile (M&A-Sachverhalte).

EBIT der Segmente im zweiten Quartal 2026
Die Segmente wurden durch folgende wesentliche Faktoren im Vergleich zum zweiten Quartal 2025 beeinflusst:

Segment	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services
Wesentliche Einflussfaktoren	− Höhere Material- und Herstellungskosten, insbesondere durch die Einführung von Zöllen − Negative Effekte aus der Absatzstruktur + Entfall der Aufwendungen im Vorjahr im Zusammenhang mit der Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten + Verbesserte Preisdurchsetzung + Deutlich höheres Absatzvolumen	+ Entfall der Aufwendungen im Vorjahr im Rahmen des Programms „Cost Down Europe" + Entfall der Aufwendungen im Vorjahr im Zusammenhang mit der Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten + Deutlich höheres Absatzvolumen + Positive Effekte aus der Absatzstruktur − Negative Effekte aus der Preisdurchsetzung − Negative Effekte aus einer geringeren Aktivierungsquote der Entwicklungskosten − Negative Anlaufeffekte im Aftersalesgeschäft Europa (Halberstadt, Deutschland)	+ Verbesserte Preisdurchsetzung + Positive Effekte aus dem Aftersalesgeschäft − Inflationsbedingter Anstieg der Herstellungskosten − Deutlich geringeres Absatzvolumen in Mexiko und Lateinamerika	+ Deutlich reduzierte Kreditrisikokosten + Positive Effekte aufgrund erhöhter Zinsmarge − Negative Effekte aus der Wechselkursentwicklung
Bereinigungen[1]	• Aufwendungen im Zusammenhang mit der Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten fielen im Vorjahresquartal an (Q2 2025: 148 Mio. €). (Sonstige) • Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG fielen im Vorjahresquartal an (Q2 2025: 5 Mio. €). (M&A-Sachverhalte)	• Aufwendungen im Zusammenhang mit dem China-Geschäft i.H.v. 6 Mio. € (Q2 2025: 1 Mio. €). Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG fielen im Vorjahresquartal an (Q2 2025: 30 Mio. €). (M&A- Sachverhalte) • Aufwendungen im Zusammenhang mit „Cost Down Europe" fielen im Vorjahresquartal an (Q2 2025: 339 Mio. €). (Restrukturierungsmaßnahmen) • Aufwendungen im Zusammenhang mit der Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten fielen im Vorjahresquartal an (Q2 2025: 70 Mio. €). (Sonstige)	• Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG fielen im Vorjahresquartal an (Q2 2025: 2 Mio. €). (M&A-Sachverhalte)	• Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Transformations- und Restrukturierungsprogramm in Nordamerika fielen im Vorjahresquartal an (Q2 2025: 3 Mio. €). (Restrukturierungsmaßnahmen) • Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb des Finanzdienstleistungsgeschäfts fielen im Vorjahresquartal an (Q2 2025: 1 Mio. €). (M&A-Sachverhalte)

1 Die oben (in der vorstehenden Tabelle) dargestellten Bereinigungen des EBIT folgen der im Geschäftsbericht 2025 dargestellten Änderung unserer Methodik zur Ermittlung des bereinigten EBIT. Entsprechend der neuen Richtlinie greifen wir für die Bereinigung nur Sachverhalte auf, die in Ihrer Auswirkung auf das Jahresergebnis (positiv oder negativ) über 50 Mio. € liegen. Der Schwellenwert hätte bei Anwendung auf die Vergleichsperiode keine wesentlichen Auswirkungen auf das ausgewiesene bereinigte EBIT gehabt. Auf eine Anpassung der Vorjahreszahlen wurde daher verzichtet.

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns im ersten Halbjahr 2026

Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im ersten Halbjahr 2026 mit 22,3 Mrd. € (Q1-2 2025: 23,2 Mrd. €) um 4 % unter dem Niveau des Vorjahreswerts. Im Industriegeschäft ist der Umsatz um 4 % auf 20,6 Mrd. € (Q1-2 2025: 21,4 Mrd. €) leicht gesunken. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzrückgang ebenfalls 4 %, sowohl auf Konzernebene als auch im Industriegeschäft.

Die **Umsatzkosten** lagen bei 18,3 Mrd. € (Q1-2 2025: 18,6 Mrd. €). Der Vorjahreswert war unter anderem durch die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Restrukturierungs- und Effizienzprogramm „Cost Down Europe“ beeinflusst.

Auch die **Vertriebskosten** lagen im ersten Halbjahr 2026 mit 1.179 Mio. € (Q1-2 2025: 1.203 Mio. €) auf dem Niveau des Vorjahres.

Die **allgemeinen Verwaltungskosten** verringerten sich deutlich auf 689 Mio. € (Q1-2 2025: 987 Mio. €). Diese wurden im Vorjahr wesentlich durch die Bildung von Rückstellungen im Rahmen des Restrukturierungs- und Effizienzprogramms „Cost Down Europe” beeinflusst. Darüber hinaus wirkten sich im Vergleich zur Vorperiode gesunkene Personalkosten zusätzlich aus.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** verringerten sich deutlich auf 921 Mio. € (Q1-2 2025: 1.205 Mio. €). Sie wurden im Vorjahr wesentlich durch einen Sondereffekt i.H.v. 218 Mio. € beeinflusst, der aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, resultierte. Unter Berücksichtigung der bereinigten Sondereffekte (der Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten sowie der Aufwendungen für das Restrukturierungs- und Effizienzprogramm) in der Vergleichsperiode liegen die Forschungs- und nicht aktivieren Entwicklungskosten auf dem Niveau des Vorjahres.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** betrug im ersten Halbjahr 2026 3 Mio. € (Q1-2 2025: 258 Mio. €). Darin enthalten war ein Sondereffekt i.H.v. -222 Mio. € aus der Wertminderung auf die seit dem 1. April 2026 als zur Veräußerung gehaltenen Anteile an ARCHION.

Das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** lag im ersten Halbjahr 2026 mit -498 Mio. € (Q1-2 2025: -67 Mio. €) deutlich unter dem Vorjahreswert. Die Entwicklung wurde maßgeblich durch erfasste Wertminderungen auf die Beteiligung an Amplify Cell Technologies LLC (Amplify) i.H.v. 199 Mio. € sowie auf den nicht zur Veräußerung gehaltenen Anteil der Beteiligung an ARCHION i.H.v. 297 Mio. € beeinflusst. Diese Effekte wurden teilweise durch einen Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert i.H.v. 51 Mio. € im Rahmen der erstmaligen Bilanzierung kompensiert, der sich aus dem Erwerb der Aktien zu einem Preis unterhalb des vorläufig ermittelten beizulegenden Zeitwerts der erworbenen identifizierbaren Nettovermögenswerte ergab.

Das **EBIT** belief sich im ersten Halbjahr 2026 auf 652 Mio. € (Q1-2 2025: 1.399 Mio. €) und lag somit deutlich unter dem Vorjahreswert.

Im ersten Halbjahr 2026 wurde unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 424 Mio. € (Q1-2 2025: Aufwand von 443 Mio. €) ausgewiesen. Die Steuerquote lag mit 60,5 % (Q1-2 2025: 30,8 %) deutlich über dem Vorjahreswert. Im ersten Halbjahr 2026 wirkten sich steuerlich nicht berücksichtigungsfähige Wertminderungen auf die Beteiligungen an Amplify und ARCHION erhöhend auf die Steuerquote aus.

Das **Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten nach Steuern** belief sich im ersten Halbjahr 2026 auf 277 Mio. € (Q1-2 2025: 994 Mio. €).

Das Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern betrug 1.385 Mio. € (Q1-2 2025: 114 Mio. €) und resultierte insbesondere aus der Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso und ihren vollkonsolidierten Tochtergesellschaften im zweiten Quartal 2026.

Das **Konzernergebnis** lag mit 1.662 Mio. € deutlich über dem Niveau des Vorjahres von 1.108 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Ergebnis von 31 Mio. € (Q1-2 2025: 61 Mio. €).

Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 1.631 Mio. € (Q1-2 2025: 1.047 Mio. €). Dabei entfielen 258 Mio. € (Q1-2 2025: 947 Mio. €) auf **fortgeführte** und 1.373 Mio. € (Q1-2 2025: 100 Mio. €) auf **aufgegebene Aktivitäten**.

Das **Ergebnis je Aktie** betrug 2,14 € (Q1-2 2025: 1,35 €), davon 0,34 € (Q1-2 2025: 1,22 €) aus **fortgeführten** und 1,80 € (Q1-2 2025: 0,13 €) aus **aufgegebenen Aktivitäten**.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 764 Mio. (Q1-2 2025: 773 Mio.) Stück zugrunde gelegt.

Tabelle ↗ **A.04** zeigt die verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und von Financial Services für das erste Halbjahr 2026.

Tabelle ↗ **A.05** zeigt die Zusammensetzung des EBIT im Industriegeschäft für das erste Halbjahr 2026.

A.04

Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erstes Halbjahr[1]

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-2 2026	Q1-2 2025	**Q1-2 2026**	Q1-2 2025	**Q1-2 2026**	Q1-2 2025
in Millionen €						
Umsatzerlöse	**22.273**	23.182	**20.559**	21.438	**1.715**	1.744
Umsatzkosten	**-18.313**	-18.575	**-16.876**	-17.066	**-1.438**	-1.510
Bruttoergebnis vom Umsatz	**3.960**	4.607	**3.683**	4.372	**277**	234
Vertriebskosten	**-1.179**	-1.203	**-1.106**	-1.136	**-73**	-68
Allgemeine Verwaltungskosten	**-689**	-987	**-583**	-875	**-106**	-112
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**-921**	-1.205	**-921**	-1.205	**–**	–
Sonstiges betriebliches Ergebnis	**3**	258	**5**	242	**-2**	15
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	**-498**	-67	**-501**	-69	**3**	2
Übriges Finanzergebnis	**-24**	-2	**-21**	–	**-3**	-2
EBIT	**652**	1.399	**555**	1.329	**97**	70
Zinsergebnis	**50**	38	**51**	39	**-1**	-1
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern	**702**	1.437	**606**	1.368	**96**	69
Ertragsteuern	**-424**	-443	**-389**	-424	**-36**	-20
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern	**277**	994	**217**	944	**60**	50
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	**1.385**	114	**1.385**	114	**–**	–
Konzernergebnis	**1.662**	1.108	**1.602**	1.059	**60**	50
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	**31**	61	**31**	61	**–**	0
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	**1.631**	1.047	**1.571**	997	**60**	50
davon aus fortgeführten Aktivitäten	**258**	947	**198**	897	**60**	50
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	**1.373**	100	**1.373**	100	**–**	–
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding						
Unverwässert und verwässert	**2,14**	1,35				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	**0,34**	1,22				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	**1,80**	0,13				
EBIT	**652**	1.399	**555**	1.329	**97**	70
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	**–**	–	**–**	–	**–**	–
Restrukturierungsmaßnahmen	**–**	346	**–**	339	**–**	6
M&A-Sachverhalte	**684**	138	**684**	136	**–**	2
Sonstige	**–**	218	**–**	218	**–**	–
Bereinigtes EBIT	**1.336**	2.100	**1.239**	2.022	**97**	79
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	**2,9**	6,0	**2,7**	6,2	**6,3**	4,7
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)[2]	**6,0**	9,1	**6,0**	9,4	**6,3**	5,2

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.05

EBIT des Industriegeschäfts erstes Halbjahr

	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz Trucks		Daimler Buses		Überleitung	
	Q1-2 2026	Q1-2 2025	Q1-2 2026	Q1-2 2025	Q1-2 2026	Q1-2 2025	Q1-2 2026	Q1-2 2025	Q1-2 2026	Q1-2 2025
in Millionen €										
Umsatzerlöse	**20.559**	21.438	**9.021**	10.492	**9.923**	9.235	**2.800**	2.802	**-1.184**	-1.091
Umsatzkosten	**-16.876**	-17.066	**-7.710**	-8.344	**-8.060**	-7.566	**-2.198**	-2.223	**1.092**	1.067
Bruttoergebnis vom Umsatz	**3.683**	4.372	**1.310**	2.148	**1.863**	1.669	**602**	579	**-92**	-24
Vertriebskosten	**-1.106**	-1.136	**-199**	-196	**-772**	-822	**-154**	-143	**20**	25
Allgemeine Verwaltungskosten	**-583**	-875	**-181**	-246	**-281**	-420	**-101**	-99	**-20**	-110
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**-921**	-1.205	**-292**	-465	**-406**	-501	**-101**	-97	**-122**	-143
Übrige Erträge/Aufwendungen	**-518**	173	**-193**	35	**132**	119	**11**	30	**-468**	-11
EBIT	**555**	1.329	**445**	1.276	**536**	45	**257**	271	**-682**	-263
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	**–**	–	**–**	–	**–**	–	**–**	–	**–**	–
Restrukturierungsmaßnahmen	**–**	339	**–**	–	**–**	339	**–**	–	**–**	–
M&A-Sachverhalte	**684**	136	**199**	10	**14**	67	**–**	2	**471**	57
Sonstige	**–**	218	**–**	148	**–**	70	**–**	–	**–**	–
Bereinigtes EBIT	**1.239**	2.022	**644**	1.434	**550**	521	**257**	273	**-211**	-206
Umsatzrendite (in %)	**2,7**	6,2	**4,9**	12,2	**5,4**	0,5	**9,2**	9,7	**–**	–
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	**6,0**	9,4	**7,1**	13,7	**5,5**	5,6	**9,2**	9,7	**–**	–

Das EBIT der **Überleitung** betrug -682 Mio. € (Q1-2 2025: -263 Mio. €). Die Bereinigungen i.H.v. 471 Mio. € (Q1-2 2025: 57 Mio. €) im ersten Halbjahr 2026 betreffen insbesondere erfasste Wertminderungen auf die Beteiligung an ARCHION sowie gegenläufig einen Ertrag aus dem Erwerb der ARCHION-Anteile (M&A-Sachverhalte).

EBIT der Segmente im ersten Halbjahr 2026
Die Segmente wurden durch folgende wesentliche Faktoren im Vergleich zum ersten Halbjahr 2025 beeinflusst:

Segment	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services
Wesentliche Einflussfaktoren	− Höhere Material- und Herstellungskosten, insbesondere durch die Einführung von Zöllen − Deutlich geringeres Absatzvolumen − Negative Effekte aus der Absatzstruktur + Entfall der Aufwendungen im Vorjahr im Zusammenhang mit der Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten + Verbesserte Preisdurchsetzung	+ Entfall der Aufwendungen im Vorjahr im Rahmen des Programms „Cost Down Europe" + Deutlich höheres Absatzvolumen + Positive Effekte aus der Absatzstruktur + Entfall der Aufwendungen im Vorjahr im Zusammenhang mit der Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten − Negative Effekte aus der Preisdurchsetzung − Negative Anlaufeffekte im Aftersalesgeschäft Europa (Halberstadt, Deutschland)	− Inflationsbedingter Anstieg der Herstellungskosten − Deutlich geringeres Absatzvolumen in Mexiko und Lateinamerika + Verbesserte Preisdurchsetzung + Positive Effekte durch die Wechselkursentwicklung	+ Deutlich reduzierte Kreditrisikokosten + Positive Effekte aufgrund erhöhter Zinsmarge − Negative Effekte aus der Wechselkursentwicklung
Bereinigungen[1]	• Aufwendungen infolge einer Wertminderung im At-equity-Ergebnis von Amplify i.H.v. 199 Mio. € (Q1-2 2025: 0 Mio. €). Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG fielen im Vorjahreshalbjahr an (Q1-2 2025: 10 Mio. €). (M&A-Sachverhalte) • Aufwendungen im Zusammenhang mit der Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten fielen im Vorjahreshalbjahr an (Q1-2 2025: 148 Mio. €). (Sonstige)	• Aufwendungen im Zusammenhang mit dem China-Geschäft i.H.v. 14 Mio. € (Q1-2 2025: 12 Mio. €). Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG fielen im Vorjahreshalbjahr an (Q1-2 2025: 54 Mio. €). (M&A- Sachverhalte) • Aufwendungen im Zusammenhang mit „Cost Down Europe" fielen im Vorjahreshalbjahr an (Q1-2 2025: 339 Mio. €). (Restrukturierungsmaßnahmen) • Aufwendungen im Zusammenhang mit der Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten fielen im Vorjahreshalbjahr an (Q1-2 2025: 70 Mio. €). (Sonstige)	• Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG fielen im Vorjahreshalbjahr an (Q1-2 2025: 2 Mio. €). (M&A-Sachverhalte)	• Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Transformations- und Restrukturierungsprogramm in Nordamerika fielen im Vorjahreshalbjahr an (Q1-2 2025: 6 Mio. €). (Restrukturierungsmaßnahmen) • Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb des Finanzdienstleistungsgeschäfts fielen im Vorjahreshalbjahr an (Q1-2 2025: 2 Mio. €). (M&A-Sachverhalte)

1 Die oben (in der vorstehenden Tabelle) dargestellten Bereinigungen des EBIT folgen der im Geschäftsbericht 2025 dargestellten Änderung unserer Methodik zur Ermittlung des bereinigten EBIT. Entsprechend der neuen Richtlinie greifen wir für die Bereinigung nur Sachverhalte auf, die in Ihrer Auswirkung auf das Jahresergebnis (positiv oder negativ) über 50 Mio. € liegen. Der Schwellenwert hätte bei Anwendung auf die Vergleichsperiode keine wesentlichen Auswirkungen auf das ausgewiesene bereinigte EBIT gehabt. Auf eine Anpassung der Vorjahreszahlen wurde daher verzichtet.

Kapitalrendite des Industriegeschäfts im ersten Halbjahr 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 betrug im ersten Halbjahr 2026 38,8 % (Q1-2 2025: 28,6 %). Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte im Wesentlichen aus dem höheren EBIT, der sich insbesondere aus den aufgegebenen Aktivitäten im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso im zweiten Quartal 2026 ergab und Bestandteil der Hochrechnung auf das Gesamtjahr war.

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

A.06

Kapitalrendite des Industriegeschäfts erstes Halbjahr

in Millionen €	Q1-2 2026	Q1-2 2025	Veränd. in %
EBIT aus fortgeführten Aktivitäten	**555**	1.329	-58
EBIT aus aufgegebenen Aktivitäten	**1.460**	175	+733
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	**2.015**	1.504	+34
Immaterielle Vermögenswerte	**2.801**	2.944	-5
Sachanlagen	**7.051**	7.943	-11
Vorräte	**8.585**	9.355	-8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**3.413**	3.878	-12
Übrige Vermögenswerte	**5.771**	4.774	+21
Operative Vermögenswerte[1,2]	**27.621**	28.894	-4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**4.751**	4.718	+1
Übrige Verbindlichkeiten	**12.859**	13.508	-5
Operative Schulden[1,2]	**17.609**	18.226	-3
Operatives Nettovermögen[1,2]	**10.012**	10.668	-6
Durchschnittliches operatives Nettovermögen	**10.400**	10.502	-1
Kapitalrendite (in %)	**38,8**	28,6	–

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

2 Inklusive zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden.

Finanzlage

Aus dem **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** ↗ **A.07** ergab sich im ersten Halbjahr 2026 ein Mittelzufluss von 0,7 Mrd. € (Q1-2 2025: 1,3 Mrd. €). Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag deutlich über Vorjahresniveau und die Entwicklung wurde insbesondere durch das Entkonsolidierungsergebnis von Mitsubishi Fuso und ihren vollkonsolidierten Tochtergesellschaften im zweiten Quartal 2026 beeinflusst.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit wurde durch die Entwicklung im Working Capital im ersten Halbjahr 2026 negativ beeinflusst. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Bestände an Rohmaterialien, unfertigen sowie fertigen Erzeugnissen infolge des höheren Auftragseingangs und der gesteigerten Produktion zurückzuführen. Gleichzeitig führte das höhere Volumen zu einem Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, wodurch der Anstieg des betrieblichen Nettovermögens teilweise kompensiert wurde.

Die Veränderung bei den sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen sowie dem Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten resultierte im Wesentlichen aus der Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso und ihren vollkonsolidierten Tochtergesellschaften im zweiten Quartal 2026. Gegenläufig wirkten die Wertminderungen auf die at-equity-Beteiligungen ARCHION Corporation (ARCHION) und Amplify Cell Technologies LLC sowie die Wertminderung der als zur Veräußerung gehaltenen Anteile an ARCHION.

Die Veränderungen bei den sonstigen betrieblichen Vermögenswerten und Schulden enthalten insbesondere negative Effekte aus der Verringerung von Personal- und Sozialrückstellungen und Pensionsrückstellungen sowie aus der Verminderung der Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien resultierend aus Rückkaufvereinbarungen.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ↗ **A.07** ergab sich ein Mittelzufluss von 0,9 Mrd. € (Q1-2 2025: Mittelabfluss von 0,3 Mrd. €). Die Veränderung im ersten Halbjahr 2026 resultierte im Wesentlichen aus dem Gesamtmittelzufluss i.H.v. 1,4 Mrd. € aus der Integration der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso) in die neu gegründete Holdinggesellschaft ARCHION. Gegenläufig wirkte der mit Mitsubishi Fuso abgegangene Zahlungsmittelbestand i.H.v. 0,3 Mrd. €.

Weitere Veränderungen im ersten Halbjahr 2026 resultierten insbesondere aus Zugängen zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus dem Verkauf von Geldmarktfonds.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** ↗ **A.07** resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 2,2 Mrd. € (Q1-2 2025: 0,1 Mrd. €). Die Mittelabflüsse resultierten im Wesentlichen aus Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, dem laufenden Aktienrückkaufprogramm i.H.v. 0,2 Mrd. € und den Rückzahlungen von Anleihen und externen Finanzierungsverbindlichkeiten.

Andererseits resultierten Mittelzuflüsse im ersten Halbjahr 2026 aus der Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten i.H.v. 1,2 Mrd. € (Q1-2 2025: 4,0 Mrd. €). Die Fremdfinanzierung erfolgte im Wesentlichen durch die Emission von Anleihen in den USA.

A.07

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung[1]

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-2 2026	Q1-2 2025	**Q1-2 2026**	Q1-2 2025	**Q1-2 2026**	Q1-2 2025
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	**8.648**	6.553	**8.348**	6.363	**300**	189
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten[2]	**2.159**	1.607	**2.063**	1.538	**96**	69
Abschreibungen/Wertminderungen	**510**	569	**499**	558	**11**	11
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	**-485**	225	**-509**	227	**24**	-2
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden						
Vorräte	**-1.466**	-894	**-1.459**	-941	**-6**	47
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**-24**	-155	**26**	-274	**-50**	120
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**823**	457	**831**	451	**-8**	6
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**-45**	348	**-18**	-12	**-28**	359
Vermietete Fahrzeuge	**-17**	148	**155**	201	**-172**	-53
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden[2]	**-490**	-473	**-666**	-490	**177**	18
Gezahlte Ertragsteuern	**-245**	-569	**-189**	-515	**-56**	-54
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	**721**	1.263	**734**	743	**-12**	520
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	**-487**	-553	**-479**	-545	**-8**	-9
Erlöse aus dem Abgang aufgegebener Aktivitäten abzüglich veräußerter liquider Mittel	**1.178**	–	**1.178**	–	**–**	–
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	**-84**	-98	**-84**	-98	**–**	–
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	**360**	204	**364**	206	**-4**	-3
Sonstige Ein- und Auszahlungen	**-18**	170	**-23**	167	**5**	3
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	**949**	-278	**956**	-269	**-7**	-9
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	**-507**	2.023	**-303**	1.334	**-204**	689
Erwerb eigener Aktien	**-214**	-532	**-214**	-532	**–**	–
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	**-1.451**	-1.462	**-1.451**	-1.462	**–**	–
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	**-47**	-138	**-47**	-138	**–**	–
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	**–**	–	**-188**	1.129	**188**	-1.129
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	**-2.219**	-110	**-2.202**	330	**-16**	-440
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**146**	-489	**137**	-477	**9**	-12
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	**8.245**	6.939	**7.971**	6.690	**274**	249

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.

2 Das Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten sowie die Veränderung aus sonstigen betrieblichen Vermögenswerten und Schulden des Industriegeschäfts wurde aufgrund eines unwesentlichen Fehlers angepasst.

Free Cash Flow des Industriegeschäfts
Der wesentliche Indikator für die Finanzkraft des Daimler Truck-Konzerns ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ A.08. 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 Halbjahr 2026 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 1,3 Mrd. € (Q1-2 2025: Mittelzufluss 53 Mio. €). Der Anstieg im ersten Halbjahr 2026 gegenüber dem Vorjahreszeitraum wurde durch folgende Faktoren beeinflusst:

+ Zuflüsse im Zusammenhang mit der Integration von Mitsubishi Fuso und Hino in ARCHION i.H.v. 1,4 Mrd. €
+ höherer Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aufgrund des gesteigerten Produktionsvolumens
+ geringere Ertragsteuerzahlungen
+ stabile Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Vergleich zum Anstieg im Vorjahreszeitraum aufgrund geringerer Umsätze im ersten Halbjahr 2026
– deutlich geringeres Ergebnis vor Ertragsteuern von Trucks North America aufgrund des geringeren Absatzes auf dem US-Markt
– deutlicher Anstieg der Vorräte durch einen Aufbau aufgrund eines höheren Auftragseingangs
- Abgang der Liquidität von Mitsubishi Fuso im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung

Im ersten Halbjahr 2026 wurde für das Industriegeschäft des Daimler Truck-Konzerns eine Cash Conversion Rate von 0,8 erreicht. Diese liegt damit über dem Vorjahreswert, der sich auf 0,0 belief.

A.08

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q2 2026	Q2 2025	Veränd.	Q1-2 2026	Q1-2 2025	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	**938**	350	+588	**734**	743	-10
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	**1.388**	1.153	+235	**956**	-269	+1.225
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	**-565**	-1.303	+738	**-364**	-206	-157
Nutzungsrechte	**-21**	-58	+37	**-99**	-93	-6
Übrige Anpassungen	**22**	-123	+144	**91**	-122	+213
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	**1.762**	20	+1.742	**1.318**	53	+1.265
Konzernergebnis	**1.468**	310	+1.158	**1.662**	1.108	+554
Cash Conversion Rate[1]	**1,2**	0,1		**0,8**	0,0	

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

Die in der Tabelle ↗ A.09 dargestellte **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** erhöhte sich im ersten Halbjahr 2026 um 0,7 Mrd. € auf 8,3 Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts i.H.v. 1,3 Mrd. € zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die im zweiten Quartal 2026 gezahlte Dividende an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. € und die Auszahlungen im Rahmen des laufenden Aktienrückkaufprogramms i.H.v. 0,2 Mrd. €. Darüber hinaus führte der Abgang von Finanzierungsverbindlichkeiten i.H.v. 1,0 Mrd. € im Zusammenhang mit der Veräußerung der aufgegebenen Aktivitäten von Mitsubishi Fuso zu einer Verbesserung der Netto-Liquidität.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts wurde im zweiten Quartal 2026 wesentlich durch den Gesamtmittelzufluss i.H.v. 1,4 Mrd. € aus der Integration von Mitsubishi Fuso in die neu gegründete Holdinggesellschaft ARCHION positiv beeinflusst. Gegenläufig wirkte der mit Mitsubishi Fuso abgegangene Zahlungsmittelbestand i.H.v. 0,3 Mrd. €.

A.09

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	30. Jun. 2026	31. Dez. 2025	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**7.971**	8.348	-376
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	**2.437**	2.679	-242
Brutto-Liquidität	**10.408**	11.026	-618
Finanzierungsverbindlichkeiten	**-1.876**	-3.245	+1.369
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	**-191**	-111	-80
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	**-2.067**	-3.356	+1.289
Netto-Liquidität	**8.342**	7.670	+671

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende **Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns** ↗ A.10 lag mit 18,6 Mrd. € auf Vorjahresniveau.

A.10

Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns

in Millionen €	30. Jun. 2026	31. Dez. 2025	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**8.245**	8.648	-403
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	**2.491**	2.725	-234
Brutto-Liquidität	**10.736**	11.373	-637
Finanzierungsverbindlichkeiten	**-29.136**	-29.749	+613
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	**-192**	-112	-80
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	**-29.327**	-29.860	+533
Netto-Verschuldung	**-18.591**	-18.488	-103

Refinanzierung
Der Daimler Truck-Konzern hat im ersten Halbjahr 2026 erfolgreich an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **Anleihen** mit einem Gegenwert i.H.v. 1,2 Mrd. € begeben. Im zweiten Quartal 2026 hat der Daimler Truck-Konzern keine Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) emittiert.

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** lag mit 72,6 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2025: 72,5 Mrd. €). Darin enthalten sind positive Wechselkurseffekte i.H.v. 1,5 Mrd. €; währungsbereinigt war ein Rückgang von 1,4 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 31,9 Mrd. € der Vermögenswerte auf Financial Services (31. Dezember 2025: 30,9 Mrd. €).

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 54,1 % auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2025: 56,0 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 31,8 % ebenso auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 30,5 %). Die verkürzte Bilanz des Daimler Truck-Konzerns, des Industriegeschäfts sowie von Financial Services ist in Tabelle ↗ **A.11** dargestellt.

In der Konzernbilanz wurden die Vermögenswerte und Schulden der Mitsubishi Fuso-Gruppe zum 31. Dezember 2025 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden dargestellt. Mit der Integration von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso) und Hino Motors Ltd. (Hino) entfällt diese Klassifizierung. Seit dem 1. April 2026 ist die Beteiligung an der ARCHION Corporation (ARCHION), der Holdinggesellschaft von Mitsubishi Fuso und Hino, unter den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen. Zur Erreichung der angestrebten Beteiligungsquote von 25 % hat Daimler Truck beschlossen, Anteile an der neuen Holdinggesellschaft ARCHION zu veräußern. Die zum Verkauf vorgesehenen Anteile werden seit dem 1. April 2026 als zur Veräußerung gehalten ausgewiesen. Zum 30. Juni 2026 beläuft sich der Buchwert der betreffenden Anteile auf 679 Mio. €. Darin enthalten ist ein im zweiten Quartal 2026 erfasster Sondereffekt aus einer Wertminderung i.H.v. 222 Mio. €.

Weitere ausführliche Informationen sind in Anmerkung 2. Aufgegebene Aktivitäten und abgegangene Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte des Anhangs zum verkürzten Konzernzwischenabschluss enthalten.

A.11

Verkürzte Konzernbilanz

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	30. Jun. 2026	31. Dez. 2025	**30. Jun. 2026**	31. Dez. 2025	**30. Jun. 2026**	31. Dez. 2025
in Millionen €						
Vermögenswerte						
Immaterielle Vermögenswerte	**2.852**	2.771	**2.801**	2.720	**51**	51
Sachanlagen	**7.125**	6.991	**7.051**	6.939	**74**	52
Vermietete Gegenstände	**4.213**	4.117	**2.902**	2.902	**1.311**	1.215
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**27.028**	26.109	**-8**	-10	**27.036**	26.119
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	**1.804**	896	**1.792**	888	**12**	9
Vorräte	**8.665**	7.209	**8.585**	7.136	**80**	73
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**3.902**	3.652	**3.413**	3.248	**490**	404
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**8.245**	8.550	**7.971**	8.249	**274**	300
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	**2.491**	2.725	**2.437**	2.679	**54**	46
davon kurzfristig	**2.375**	2.630	**2.375**	2.630	**–**	–
davon langfristig	**116**	95	**62**	49	**54**	46
Übrige finanzielle Vermögenswerte	**1.321**	1.733	**88**	455	**1.232**	1.278
Sonstige Vermögenswerte	**4.307**	4.299	**3.006**	2.961	**1.301**	1.338
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	**679**	3.478	**679**	3.478	**–**	–
Bilanzsumme	**72.632**	72.530	**40.718**	41.646	**31.914**	30.884
Eigenkapital und Schulden						
Eigenkapital	**22.938**	22.068	**19.783**	19.103	**3.155**	2.965
Rückstellungen	**5.797**	5.984	**5.647**	5.835	**150**	148
Finanzierungsverbindlichkeiten	**29.136**	29.194	**1.876**	2.690	**27.260**	26.504
davon kurzfristig	**10.312**	8.767	**-5.258**	-5.988	**15.570**	14.755
davon langfristig	**18.824**	20.426	**7.134**	8.677	**11.690**	11.749
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**4.888**	3.794	**4.751**	3.671	**137**	122
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	**3.860**	3.797	**3.051**	3.044	**808**	753
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	**4.054**	4.015	**4.052**	4.014	**1**	1
Sonstige Schulden	**1.959**	2.079	**1.557**	1.688	**403**	390
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	**–**	1.600	**–**	1.600	**–**	–
Bilanzsumme	**72.632**	72.530	**40.718**	41.646	**31.914**	30.884

Vermögenswerte

Die **immateriellen Vermögenswerte** von 2,9 Mrd. € lagen auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 2,8 Mrd. €). Die im ersten Halbjahr 2026 aktivierten Entwicklungskosten (inklusive aktivierten Fremdkapitalkosten) lagen bei 80 Mio. € (Q1-2 2025: 166 Mio. €) und entsprachen einem Anteil von 8,0 % (Q1-2 2025: 12,1 %) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten resultierten im Wesentlichen aus mehreren Produkt- und Technologieprojekten im Bereich des lokal CO_2e-freien Transports.

Die **Sachanlagen** (einschließlich Nutzungsrechte) lagen mit 7,1 Mrd. € auf dem Vorjahresniveau von 7,0 Mrd. €. Im ersten Halbjahr 2026 betrugen die Sachinvestitionen der fortgeführten Aktivitäten 359 Mio. € (Q1-2 2025: 345 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 Halbjahr 2026 Sachinvestitionen von 151 Mio. € (Q1-2 2025: 156 Mio. €).

Die **vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** lagen mit 31,2 Mrd. € auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 30,2 Mrd. €). Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen waren insbesondere positive Währungseffekte sowie Volumenanstiege im europäischen und lateinamerikanischen Endkundenmarkt zu verzeichnen. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 43,0 % auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 41,7 %).

Die **at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** beliefen sich zum 30. Juni 2026 auf 1,8 Mrd. € und lagen damit deutlich über dem Vorjahreswert von 0,9 Mrd. €. Der Anstieg war insbesondere auf die zum 1. April 2026 erfolgte Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso sowie die anschließende Bilanzierung der Beteiligung an ARCHION nach der Equity-Methode zurückzuführen. Der Buchwert der Beteiligung an ARCHION betrug zum 30. Juni 2026 1,1 Mrd. €. Darin ist eine im zweiten Quartal 2026 erfasste Wertminderung i.H.v. 297 Mio. € enthalten. Zusätzlich führten Kapitaleinlagen in das Gemeinschaftsunternehmen cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) im zweiten Quartal 2026 i.H.v. insgesamt 150 Mio. € (Q2 2025: 70 Mio. €) zu einer Erhöhung des at-equity-Buchwerts des Daimler Truck-Konzerns um 75 Mio. € (Q2 2025: 35 Mio. €). Gegenläufig wirkte das At-equity-Ergebnis der Amplify Cell Technologies LLC (Amplify) infolge einer im ersten Quartal 2026 erfassten Wertminderung i.H.v. 199 Mio. €.

Der Anstieg der **Vorräte** von 7,2 Mrd. € zum 31. Dezember 2025 auf 8,7 Mrd. € zum 30. Juni 2026 ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Bestände an Rohmaterialien, unfertigen sowie fertigen Erzeugnissen aufgrund des höheren Auftragseingangs und der damit verbundenen erhöhten Produktion im ersten Halbjahr 2026 zurückzuführen.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente verringerten sich zum 30. Juni 2026 um 0,3 Mrd. € auf 8,2 Mrd. € (31. Dezember 2025: 8,5 Mrd. €). Mittelzuflüsse ergaben sich aus der Integration von Mitsubishi Fuso in die neu gegründete Holdinggesellschaft ARCHION i.H.v. 1,4 Mrd. € sowie aus dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit. Diese wurden insbesondere durch die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, die Rückzahlung von Finanzierungsverbindlichkeiten, die abgehenden Zahlungsmittel von Mitsubishi Fuso i.H.v. 0,3 Mrd. € und Auszahlungen im Zusammenhang mit dem laufenden Aktienrückkaufprogramm kompensiert.

Die **verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen** beliefen sich auf 2,5 Mrd. € und lagen leicht unter dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 2,7 Mrd. €). Der Rückgang ist auf das Liquiditätsmanagement des Daimler Truck-Konzerns zurückzuführen.

Eigenkapital und Schulden

Das **Eigenkapital** des Konzerns lag mit 22,9 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2025: 22,1 Mrd. €). Die wesentlichen positiven Effekte resultierten aus dem Konzernergebnis i.H.v. 1,7 Mrd. €, der Entkonsolidierung der Mitsubishi-Fuso-Gruppe i.H.v. 0,4 Mrd. € sowie aus Währungsumrechnungseffekten i.H.v. 0,3 Mrd. €. Gegenläufig wirkten die Dividendenausschüttung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. € sowie der Erwerb eigener Aktien i.H.v. 0,2 Mrd. €.

Gegenüber dem Jahresende 2025 veränderten sich die Bilanzsumme um 0,1 % und das Eigenkapital um 4 %. Die **Eigenkapitalquote** des Konzerns belief sich auf 31,6 % (31. Dezember 2025: 30,4 %); für das Industriegeschäft lag die Eigenkapitalquote bei 48,6 % (31. Dezember 2025: 45,9 %).

Die **Rückstellungen** lagen mit 5,8 Mrd. € auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 6,0 Mrd. €). Innerhalb der Rückstellungen für den Personal- und Sozialbereich waren insbesondere Inanspruchnahmen bei der langfristigen variablen Vergütungskomponente sowie bei Tantiemen und Ergebnisbonus zu verzeichnen.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 29,1 Mrd. € (31. Dezember 2025: 29,2 Mrd. €) auf Vorjahresniveau, währungsbereinigt war ein Rückgang der Finanzierungsverbindlichkeiten zu verzeichnen. Im ersten Halbjahr 2026 wurden Anleihen i.H.v. 1,2 Mrd. € an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten emittiert, im Wesentlichen durch Emissionen in den USA im ersten Quartal 2026. Gegenläufig wirkte die Rückzahlung von Anleihen i.H.v. 1,6 Mrd. €.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** lagen mit 4,9 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 Halbjahr 2026 zu einem erhöhten Einkaufsvolumen und damit zu einem 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.

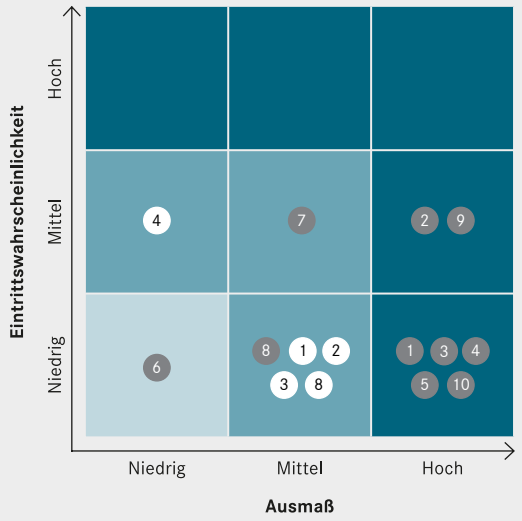
Auch Sachverhalte, die aktuell nicht als wesentlich eingeschätzt werden, aber aufgrund ihrer öffentlichen Wahrnehmung oder ihres außerordentlichen Charakters als relevant für den Adressaten des Zwischenberichts erachtet werden, können berichtet werden.

Die folgende Risiko- und Chancenübersicht ↗ **A.12** 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.12

Risiko- und Chancenübersicht



Kategorie	Risikokategorie Veränderung	Chancenkategorie Veränderung
1. Allgemeiner Markt	=	↓
2. Gesetzliche und politische Rahmenbedingungen	=	=
3. Beschaffungsmarkt	=	↓
4. Produktion und Technologie	=	=
5. Informationstechnologie	=	–
6. Personal	=	–
7. Beteiligungen	↓	–
8. Finanzmarkt	↓	↓
9. Regulierung und rechtliche Verfahren	=	–
10. Steuern	=	–

Risikokategorie Chancenkategorie

Umfeld- und Branchenspezifische Risiken und Chancen
Die allgemeinen Marktchancen und die Chancen auf der Beschaffungsmarktseite werden im Vergleich zum 31. Dezember 2025 in ihrem Ausmaß als „mittel" bewertet, was im Wesentlichen auf den verkürzten Betrachtungszeitraum zurückzuführen ist.

Die gegenwärtigen geopolitischen Rahmenbedingungen bleiben herausfordernd. Insbesondere anhaltende Spannungen im Nahen Osten 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 hinsichtlich ihres möglichen Ausmaßes weiterhin als „hoch" eingeschätzt, allerdings mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von „mittel".

Unternehmensspezifische Risiken und Chancen
Die 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.

Je nach Ausgang der weiterhin andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft erwarten wir weitere mögliche finanzielle Auswirkungen.

Im Vergleich zum 31. Dezember 2025 haben sich die Einschätzungen zu den Risiken aus den Beteiligungen verändert und werden nunmehr sowohl hinsichtlich des Ausmaßes als auch der Eintrittswahrscheinlichkeit als "mittel" eingestuft.

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. Darüber hinaus haben sich die Länderrisiken im Vergleich zum 31. Dezember 2025 ebenfalls verringert.

Im Vergleich zum 31. Dezember 2025 haben sich die Einschätzungen der finanzwirtschaftlichen Risiken verändert; das Ausmaß wird nunmehr als „mittel" bei einer Eintrittswahrscheinlichkeit von „niedrig" bewertet. Für die finanzwirtschaftlichen Chancen haben sich die Einschätzungen des Ausmaßes von „hoch" auf „mittel" verändert.

Prognosebericht

Integration von Mitsubishi Fuso und Hino
Die 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 (ARCHION) 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. Zugleich erfolgte zum 1. April 2026 die Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso aus dem Daimler Truck-Konzern sowie die Einbeziehung der Beteiligung an der ARCHION 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.

Die Prognosekennzahlen für das Geschäftsjahr 2026 beziehen sich grundsätzlich auf die fortgeführten Aktivitäten, lediglich der Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst zusätzlich auch die aufgegebenen Aktivitäten. Unsere aktualisierte Prognose für den Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Geschäftsjahr 2026, basierend auf fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten, liegt zwischen 3,0 Mrd. € und 3,5 Mrd. € und berücksichtigt Zahlungsmittelzuflüsse von 1,4 Mrd. € im Zusammenhang mit der Integration von Mitsubishi Fuso und Hino sowie gegenläufig den mit Mitsubishi Fuso abgehenden Zahlungsmittelbestand von 0,3 Mrd. €. Darüber hinaus sind weitere Zahlungsmittelzuflüsse aus der Reduzierung unseres Anteils an ARCHION berücksichtigt. Ohne diese Sondereffekte 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 US Supreme Court, dass die auf Grundlage des International Emergency Economic Powers Act (IEEPA) verhängten Zölle rechtswidrig waren. Das US-Handelsministerium hat den Antrag von Daimler Truck auf Anerkennung von US-Wertschöpfungsanteilen mit Wirkung zum 1. November 2025 genehmigt. Auf Grundlage dieser Entscheidung wurde die Prognose für das Geschäftsjahr 2026 auf Konzernebene, für das Industriegeschäft und das Segment Trucks North America angehoben.

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 der Annahme anhaltender, jedoch in ihrem Ausmaß begrenzter geopolitischer Spannungen im Zusammenhang mit dem Irankonflikt, die insbesondere den Öl- und Gassektor betreffen. Wesentliche Abweichungen von diesem Szenario – sei es durch eine rasche diplomatische Beilegung oder eine deutliche Eskalation mit weitreichenden Auswirkungen auf globale Lieferketten und Energiemärkte – sind in der aktuellen Einschätzung nicht berücksichtigt.

Weltwirtschaft
In Abhängigkeit vom weiteren Verlauf des Konflikts im Nahen Osten können die realwirtschaftlichen Entwicklungen unterschiedlich stark beeinflusst werden. Wir erwarten 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 die 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 gestiegene 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.

Erhöhte 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 2,5 %. Die Wirtschaftsleistung der Eurozone dürfte in 2026 um 0,5 % steigen.

Prognosekennzahlen
Die nachfolgende Tabelle ↗ **A.13** zeigt unsere berichteten Prognosekennzahlen im Geschäftsjahr 2025 sowie die Prognose für das Geschäftsjahr 2026.

A.13

Prognosekennzahlen von Daimler Truck[1]

	2025	2026	Q1 2026	Q2 2026	
	Berichtet	Prognose im zusammengefassten Lagebericht 2025	Aktualisierte Prognose für das Jahr 2026	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. €	–	**3,6 bis 4,1 Mrd. €**	**Aufgrund aktualisierter US-Zollregelungen und höheren erwarteten Absatz für Trucks North America**
Industriegeschäft					
Absatz[2] – in Tsd. Einheiten –	315	330 bis 360	–	**340 bis 370**	**Analog der Erläuterung zum Anstieg bereinigtes EBIT**
Umsatz	42,1 Mrd. €	42 bis 46 Mrd. €	–	**43 bis 47 Mrd. €**	**Analog der Erläuterung zum Anstieg bereinigtes EBIT**
Bereinigte Umsatzrendite	7,9 %	6 % bis 8 %	–	**7 % bis 9 %**	**Analog der Erläuterung zum Anstieg bereinigtes EBIT**
Free Cash Flow[3]	1,8 Mrd. €	2,7 bis 3,2 Mrd. €	–	**3,0 bis 3,5 Mrd. €**	**Analog der Erläuterung zum Anstieg bereinigtes EBIT**
Trucks North America					
Absatz – in Tsd. Einheiten -	142	150 bis 170	–	**160 bis 180**	**Analog der Erläuterung zum Anstieg bereinigtes EBIT**
Bereinigte Umsatzrendite	10,7 %	6 % bis 8 %	–	**9 % bis 11 %**	**Analog der Erläuterung zum Anstieg bereinigtes EBIT**
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	–	**20 bis 25**	**Aufgrund der anhaltend schwachen Marktlage in Lateinamerika und Mexiko**
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

in Millionen €	Anmerkung	Q2 2026	Q2 2025	Q1-2 2026	Q1-2 2025
Umsatzerlöse	3	12.292	11.674	22.273	23.182
Umsatzkosten		-10.102	-9.543	-18.313	-18.575
Bruttoergebnis vom Umsatz		2.191	2.131	3.960	4.607
Vertriebskosten		-599	-582	-1.179	-1.203
Allgemeine Verwaltungskosten	4	-343	-518	-689	-987
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	4	-481	-727	-921	-1.205
Sonstige betriebliche Erträge	5	132	225	304	371
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5	-254	-77	-301	-114
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	9	-260	-38	-498	-67
Übriges Finanzergebnis		-26	-19	-24	-2
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	18	360	396	652	1.399
Zinserträge		106	90	201	197
Zinsaufwendungen		-73	-82	-151	-159
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern		394	403	702	1.437
Ertragsteuern	6	-266	-158	-424	-443
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern		128	245	277	994
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	2	1.340	65	1.385	114
Konzernergebnis		1.468	310	1.662	1.108
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		11	33	31	61
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG		1.457	277	1.631	1.047
davon aus fortgeführten Aktivitäten		117	219	258	947
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		1.340	57	1.373	100
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre an der Daimler Truck Holding AG					
Unverwässert und verwässert		1,91	0,36	2,14	1,35
davon aus fortgeführten Aktivitäten		0,15	0,29	0,34	1,22
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		1,76	0,07	1,80	0,13

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

B.02

in Millionen €	Q2 2026	Q2 2025	Q1-2 2026	Q1-2 2025
Konzernergebnis	**1.468**	310	**1.662**	1.108
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	**757**	-593	**1.058**	-1.091
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	**–**	-2	**1**	-1
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	**-132**	44	**-133**	62
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	**625**	-551	**925**	-1.030
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	**-29**	-1	**-23**	19
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	**132**	108	**114**	287
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	**103**	107	**91**	306
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	**728**	-444	**1.016**	-724
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	**–**	-9	**1**	-8
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	**728**	-435	**1.015**	-716
Gesamtergebnis	**2.196**	-134	**2.678**	384
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	**11**	24	**32**	53
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG am Gesamtergebnis	**2.185**	-159	**2.647**	331

Konzernbilanz

B.03

in Millionen €	Anmerkung	30. Jun. 2026	31. Dez. 2025
Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	**7**	**2.852**	2.771
Sachanlagen	**8**	**7.125**	6.991
Vermietete Gegenstände		**4.213**	4.117
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	**9**	**1.804**	896
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**10**	**13.845**	13.491
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		**116**	95
Übrige finanzielle Vermögenswerte		**512**	596
Aktive latente Steuern		**2.115**	2.229
Langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		**19**	11
Übrige Vermögenswerte		**728**	687
Langfristige Vermögenswerte		**33.328**	31.884
Vorräte	**11**	**8.665**	7.209
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		**3.883**	3.641
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**10**	**13.183**	12.618
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		**8.245**	8.550
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		**2.375**	2.630
Übrige finanzielle Vermögenswerte		**809**	1.137
Übrige Vermögenswerte		**1.464**	1.383
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	**2**	**679**	3.478
Kurzfristige Vermögenswerte		**39.304**	40.646
Bilanzsumme		**72.632**	72.530

in Millionen €	Anmerkung	30. Jun. 2026	31. Dez. 2025
Eigenkapital und Schulden			
Gezeichnetes Kapital		**766**	766
Kapitalrücklagen		**14.334**	14.334
Gewinnrücklagen		**9.583**	9.244
Übrige Rücklagen		**-2.112**	-2.792
Den Aktionären zustehendes Eigenkapital		**22.571**	21.552
Nicht beherrschende Anteile		**368**	517
Eigenkapital	**12**	**22.938**	22.068
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	**13**	**867**	908
Rückstellungen für sonstige Risiken	**14**	**2.837**	2.861
Finanzierungsverbindlichkeiten	**15**	**18.824**	20.426
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		**1.127**	1.280
Passive latente Steuern		**128**	42
Passivischer Abgrenzungsposten		**597**	663
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		**2.068**	2.014
Übrige Verbindlichkeiten		**130**	135
Langfristige Schulden		**26.578**	28.328
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		**4.888**	3.794
Rückstellungen für sonstige Risiken	**14**	**2.093**	2.215
Finanzierungsverbindlichkeiten	**15**	**10.312**	8.767
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		**2.732**	2.516
Passivischer Abgrenzungsposten		**343**	379
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		**1.986**	2.002
Übrige Verbindlichkeiten		**762**	861
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	**2**	**–**	1.600
Kurzfristige Schulden		**23.116**	22.133
Bilanzsumme		**72.632**	72.530

Konzern-Kapitalflussrechnung[1]

B.04

in Millionen €	Q1-2 2026	Q1-2 2025
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	**2.159**	1.607
Abschreibungen/Wertminderungen	**510**	569
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	**-467**	257
Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	**-18**	-32
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden		
Vorräte	**-1.466**	-894
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**-24**	-155
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**823**	457
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**-45**	348
Vermietete Fahrzeuge	**-17**	148
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	**-490**	-473
Gezahlte Ertragsteuern	**-245**	-569
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	**721**	1.263
Zugänge zu Sachanlagen	**-379**	-351
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	**-108**	-203
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	**27**	63
Erlöse aus dem Abgang aufgegebener Aktivitäten, abzüglich veräußerter liquider Mittel	**1.178**	–
Erlöse aus dem Verlust der Beherrschung über Beteiligungen	**28**	71
Erwerb von Beteiligungen	**-112**	-169
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	**-1.072**	-1.401
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	**1.433**	1.605
Sonstige Ein- und Auszahlungen	**-46**	107
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	**949**	-278
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	**-507**	2.023
Erwerb eigener Aktien	**-214**	-532
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	**-1.451**	-1.462
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	**-47**	-138
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	**-2.219**	-110
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**146**	-489
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**-402**	386
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	**8.648**	6.553
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	**8.245**	6.939

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

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Gewinn-rücklagen[1]	Übrige Rücklagen: Währungs-umrechnung	Übrige Rücklagen: Eigenkapital-instrumente / Fremdkapital-instrumente	Übrige Rücklagen: Derivative Finanz-Instrumente	Übrige Rücklagen: Eigene Aktien	**Den Aktionären der Daimler Truck Holding AG zustehendes Eigenkapital**	Nicht beherrschende Anteile	**Summe Eigenkapital**
Stand zum 1. Januar 2025	792	14.308	9.211	-1.703	-16	-26	-360	22.205	645	22.850
Konzernergebnis	–	–	1.047	–	–	–	–	1.047	61	1.108
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	287	-1.082	16	62	–	-717	-8	-725
Gesamtergebnis	–	–	1.334	-1.082	16	62	–	330	53	383
Dividenden	–	–	-1.462	–	–	–	–	-1.462	-121	-1.583
Erwerb eigener Aktien	–	–	-13	–	–	–	-559	-572	–	-572
Sonstige Veränderungen	–	–	-11	–	–	–	–	-11	17	6
Stand zum 30. Juni 2025	**792**	**14.308**	**9.060**	**-2.785**	**–**	**36**	**-919**	**20.492**	**594**	**21.086**
Stand zum 1. Januar 2026	**766**	**14.334**	**9.244**	**-2.947**	**8**	**147**	**–**	**21.552**	**517**	**22.068**
Konzernergebnis	–	–	1.631	–	–	–	–	1.631	31	1.662
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	114	342	4	-11	–	448	1	449
Gesamtergebnis	–	–	1.746	342	4	-11	–	2.080	32	2.111
Dividenden	–	–	-1.451	–	–	–	–	-1.451	-47	-1.498
Veränderung aus der Entkonsolidierung der Mitsubishi Fuso-Gruppe[2]	–	–	46	716	-27	-122	–	614	-187	426
Erwerb eigener Aktien	–	–	-36	–	–	–	-221	-258	–	-258
Veränderungen im Konsolidierungskreis	–	–	-51	–	–	–	–	-51	51	–
Sonstige Veränderungen	–	–	86	–	–	–	–	86	2	88
Stand zum 30. Juni 2026	**766**	**14.334**	**9.583**	**-1.890**	**-15**	**14**	**-221**	**22.571**	**368**	**22.938**

1 Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden.
2 Der auf die aufgegebenen Aktivitäten entfallende Anteil versicherungsmathematischer Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen wurde im sonstigen Ergebnis nach Steuern ausgebucht.

Der nachfolgende Anhang ist integraler Bestandteil des Konzernzwischenabschlusses.

Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss

1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

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

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

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

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

Der Zwischenabschluss wurde am 6. August 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 Ertragssteuersatzes erfasst, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird.

2. Aufgegebene Aktivitäten und abgegangene Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Die 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 (ARCHION) erfolgten zum 1. April 2026. Der Sitz der Gesellschaft, die 100 % der Anteile an Mitsubishi Fuso und Hino hält, befindet sich in Tokio, Japan. Zum 30. Juni 2026 beträgt die Beteiligungsquote der Daimler Truck AG an ARCHION 41,4 %. Zur Erreichung der angestrebten Beteiligungsquote von 25 % hat der Daimler Truck-Konzern beschlossen, Anteile an ARCHION zu veräußern. Die hierfür vorgesehenen Anteile werden seit dem 1. April 2026 als zur Veräußerung gehalten ausgewiesen.

Mit dem Vollzug der Transaktion zum 1. April 2026 wurde Mitsubishi Fuso aus dem Daimler Truck-Konzern entkonsolidiert. Im Rahmen der erstmaligen Bilanzierung der Beteiligung an der ARCHION ergab sich ein Ertrag aus dem Erwerb der Anteile zu einem Preis unter dem vorläufig ermittelten beizulegenden Zeitwert der erworbenen identifizierbaren Nettovermögenswerte i.H.v. 51 Mio. €, der im At-equity-Ergebnis berücksichtigt wurde.

Auswirkungen auf die Berichterstattung
Die Kriterien einer Klassifizierung als „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden“ sowie als „aufgegebene Aktivitäten“ waren seit dem 6. Juni 2025 erfüllt und bestanden bis zum Vollzug der Transaktion fort.

In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden die fortgeführten Aktivitäten dargestellt. Das Ergebnis der aufgegebenen Aktivitäten wird bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung in einer gesonderten Zeile nach Steuern ausgewiesen. 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 umfasste im Wesentlichen die Mitsubishi Fuso und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften (Mitsubishi Fuso-Gruppe).

Aufgrund der Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso und ihrer vollkonsolidierten Tochtergesellschaften zum 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 wurden 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. Mit dem Vollzug der Transaktion entfällt diese Klassifizierung. Der nicht als zur Veräußerung gehaltene klassifizierte Teil der Beteiligung an ARCHION wird seit dem 1. April 2026 nach der Equity-Methode bilanziert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 9. At-equity bewertete Finanzinvestitionen enthalten.

In der Konzern-Kapitalflussrechnung sind die Cashflows der laufenden Geschäftstätigkeit der Mitsubishi Fuso-Gruppe bis zum Wirksamwerden der Transaktion den aufgegebenen Aktivitäten zugeordnet.

Abgegangene Vermögenswerte und Schulden
Bis zum Vollzug der Transaktion wurden die Vermögenswerte und Schulden der Mitsubishi Fuso-Gruppe als Veräußerungsgruppe gemäß IFRS 5 klassifiziert und separat ausgewiesen. Die zum 1. April 2026 abgegangenen Vermögenswerte und Schulden sind in Tabelle ↗ **B.06** dargestellt.

B.06

Abgegangene Vermögenswerte und Schulden

in Millionen €	1. Apr. 2026
Immaterielle Vermögenswerte	286
Sachanlagen	1.293
davon Nutzungsrechte	405
Vermietete Gegenstände	153
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	112
Vorräte	1.092
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	578
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	258
Übrige finanzielle Vermögenswerte[1]	-63
Übrige Vermögenswerte	89
Summe der abgegangenen Vermögenswerte	3.797
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11
Rückstellung für sonstige Risiken	199
Finanzierungsverbindlichkeiten	970
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	593
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	14
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	88
Übrige Schulden	101
Summe der abgegangenen Schulden	1.976

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

Geplante Veräußerung von Anteilen an der ARCHION Corporation

Der Vorstand des Daimler Truck-Konzerns hat mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossen, einen Teil der an der ARCHION gehaltenen Anteile zu veräußern und somit die Beteiligung auf 25 % zu reduzieren. Die Kriterien für eine Klassifizierung als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte sind seit dem 1. April 2026 erfüllt. Folglich wurden die entsprechenden Anteile an der ARCHION in der Konzernbilanz als zur Veräußerung gehalten ausgewiesen.

Als Folge der Klassifizierung als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte wurden die betreffenden Anteile zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet und ein Wertminderungsaufwand erfasst. Weitere Informationen hierzu sind in Anmerkung 5. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen enthalten.

Zum 30. Juni 2026 beläuft sich der Buchwert der zur Veräußerung gehaltenen betreffenden Anteile auf 679 Mio. €. Weitere Informationen zur nach dem Abschlussstichtag erfolgten Anteilsveräußerung sind in Anmerkung 20. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten

Tabelle ↗ **B.07** zeigt die Zusammensetzung des Ergebnisses aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern.

Das **Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten** umfasst neben dem Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der Mitsubishi Fuso-Gruppe bis zum 1. April 2026 auch das Ergebnis aus dem Abgang der Mitsubishi Fuso-Gruppe sowie die direkt zuordenbaren Transaktionskosten. Darüber hinaus wurden im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung in den übrigen Rücklagen erfasste Beträge (-719 Mio. €) erfolgswirksam in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert und bei der Ermittlung des Entkonsolidierungsergebnisses berücksichtigt. Die Umgliederung resultierte überwiegend aus der Realisierung von Währungskursverlusten. Eliminierungen aus Transaktionen zwischen fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten werden den aufgegebenen Aktivitäten zugeordnet.

B.07

Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern

in Millionen €	Q1-2 2026	Q1-2 2025
Umsatzerlöse	**933**	1.887
Umsatzkosten	**-695**	-1.397
Bruttoergebnis vom Umsatz	**238**	489
Vertriebskosten	**-91**	-216
Allgemeine Verwaltungskosten	**-27**	-31
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**-22**	-46
Sonstige betriebliche Erträge	**1.368**	-17
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**-6**	-6
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	**–**	2
Übriges Finanzergebnis	**–**	-1
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	**1.460**	175
Zinsergebnis	**-3**	-5
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	**1.457**	170
Ertragsteuern	**-73**	-56
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	**1.385**	114
davon Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	**57**	170
Ertragsteuern auf das Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit	**-10**	-56
davon Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	**47**	114
davon Gewinn aus dem Verkauf der aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	**1.400**	–
Ertragsteuern auf den Gewinn aus dem Verkauf	**-62**	–
davon Abgangsergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	**1.338**	–

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
Die Konzern-Kapitalflussrechnung für den Berichtszeitraum (Q1-2 2026) zeigt die konsolidierten Cashflows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten. Die Cashflows der Mitsubishi Fuso-Gruppe sind bis zum Wirksamwerden der Transaktion in den aufgegebenen Aktivitäten enthalten. Für den Zeitraum nach der Entkonsolidierung werden keine Cashflows der Mitsubishi Fuso-Gruppe mehr im Konzernabschluss erfasst.

Die Cash Flows aus aufgegebenen Aktivitäten ermitteln sich als Differenz zwischen den konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten und den konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten Aktivitäten unter Berücksichtigung aller Eliminierungsbuchungen zwischen den fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in den aufgegebenen Aktivitäten.

Tabelle ↗ **B.08** zeigt die Überleitung des Ergebnisses vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Die einzelnen Cash Flows werden in Tabelle ↗ **B.09** dargestellt.

B.08

Überleitung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten

in Millionen €	**Q1-2 2026**	Q1-2 2025
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten	**702**	1.437
Ergebnis vor Ertragsteuern aus aufgegebenen Aktivitäten	**1.457**	170
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	**2.159**	1.607

B.09

Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten

	Q1-2 2026			Q1-2 2025		
in Millionen €	Cash Flow aus aufgegebenen Aktivitäten	Cash Flow aus fortgeführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt	aufgegebenen Aktivitäten	Cash Flow aus fortgeführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	**-111**	**832**	**721**	229	1.034	1.263
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	**9**	**940**	**949**	32	-310	-278
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	**241**	**-2.460**	**-2.219**	-302	192	-110

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 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 ↗ **B.10** dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten unter Berücksichtigung der geänderten Berichtsstruktur zum 1. Januar 2026, wie in Anmerkung 18. 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.10

Umsatzerlöse zweites Quartal

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung[2]	Daimler Truck-Konzern
in Millionen €							
Q2 2026							
Umsatzerlöse IFRS 15	**5.168**	**5.166**	**1.504**	**48**	**11.887**	**-524**	**11.363**
Europa	**20**	**3.333**	**1.181**	**28**	**4.562**	**-240**	**4.322**
Nordamerika	**5.104**	**248**	**72**	**10**	**5.434**	**-239**	**5.194**
Asien	**1**	**484**	**23**	**3**	**510**	**-3**	**507**
Lateinamerika[1]	**35**	**794**	**221**	**3**	**1.052**	**-40**	**1.013**
Übrige Märkte	**9**	**308**	**8**	**4**	**329**	**-2**	**327**
Sonstige Umsatzerlöse	**14**	**152**	**52**	**827**	**1.045**	**-116**	**929**
Umsatzerlöse gesamt	**5.182**	**5.318**	**1.556**	**876**	**12.932**	**-640**	**12.292**
Q2 2025							
Umsatzerlöse IFRS 15	5.082	4.622	1.422	59	11.185	-448	10.736
Europa[3]	14	2.843	973	29	3.858	-182	3.677
Nordamerika	5.029	188	215	19	5.452	-187	5.264
Asien	1	568	4	3	576	–	575
Lateinamerika[1]	29	765	213	2	1.009	-63	945
Übrige Märkte[3]	9	259	17	5	290	-16	275
Sonstige Umsatzerlöse	4	204	45	794	1.046	-108	938
Umsatzerlöse gesamt	5.086	4.826	1.467	853	12.231	-557	11.674

1 Ohne Mexiko.
2 Enthält zentral verantwortete Sachverhalte und Eliminierungen zwischen den Segmenten.
3 In der Vergleichsperiode wurde im Segment Mercedes-Benz Trucks die Zuordnung innerhalb der Regionen in den Umsatzerlösen IFRS 15 angepasst. Die Anpassungen hatten keine Auswirkung auf die Umsatzerlöse IFRS 15 des Segments.

Umsatzerlöse erstes Halbjahr

in Millionen €	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung[2]	Daimler Truck-Konzern
Q1-2 2026							
Umsatzerlöse IFRS 15	**8.994**	**9.615**	**2.690**	**94**	**21.394**	**-960**	**20.434**
Europa	**36**	**6.174**	**2.116**	**52**	**8.379**	**-433**	**7.946**
Nordamerika	**8.891**	**440**	**116**	**22**	**9.469**	**-438**	**9.031**
Asien	**2**	**992**	**31**	**6**	**1.031**	**-8**	**1.023**
Lateinamerika[1]	**48**	**1.437**	**407**	**6**	**1.897**	**-76**	**1.822**
Übrige Märkte	**17**	**572**	**20**	**8**	**618**	**-6**	**612**
Sonstige Umsatzerlöse	**26**	**307**	**110**	**1.620**	**2.065**	**-225**	**1.839**
Umsatzerlöse gesamt	**9.021**	**9.923**	**2.800**	**1.715**	**23.459**	**-1.186**	**22.273**
Q1-2 2025							
Umsatzerlöse IFRS 15	10.468	8.887	2.689	118	22.161	-896	21.265
Europa[3]	30	5.425	1.936	54	7.445	-329	7.115
Nordamerika	10.357	418	290	37	11.102	-414	10.687
Asien	2	1.110	11	6	1.129	-4	1.125
Lateinamerika[1]	45	1.430	428	5	1.907	-122	1.785
Übrige Märkte[3]	35	504	24	16	579	-25	553
Sonstige Umsatzerlöse	24	348	113	1.626	2.112	-195	1.917
Umsatzerlöse gesamt	10.492	9.235	2.802	1.744	24.273	-1.091	23.182

1 Ohne Mexiko.
2 Enthält zentral verantwortete Sachverhalte und Eliminierungen zwischen den Segmenten.
3 In der Vergleichsperiode wurde im Segment Mercedes-Benz Trucks die Zuordnung innerhalb der Regionen in den Umsatzerlösen IFRS 15 angepasst. Die Anpassungen hatten keine Auswirkung auf die Umsatzerlöse IFRS 15 des Segments.

4. Funktionskosten

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

Allgemeine Verwaltungskosten
Im zweiten Quartal 2026 verringerten sich die allgemeinen Verwaltungskosten auf 343 Mio. € (Q2 2025: 518 Mio. €), sowie im ersten Halbjahr 2026 auf 689 Mio. € (Q1-2 2025: 987 Mio. €). Diese wurden im Vorjahr wesentlich durch die Bildung von Rückstellungen im Rahmen des Restrukturierungs- und Effizienzprogramms „Cost Down Europe" beeinflusst. Darüber hinaus wirkten sich im Vergleich zum Vorjahr gesunkene Personalkosten zusätzlich aus.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten
Im zweiten Quartal 2026 sanken die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten auf 481 Mio. € (Q2 2025: 727 Mio. €), sowie im ersten Halbjahr 2026 auf 921 Mio. € (Q1-2 2025: 1.205 Mio. €). Sie wurden im Vorjahr wesentlich durch einen Sondereffekt i.H.v. 218 Mio. € beeinflusst, der aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, resultierte.

5. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich im zweiten Quartal 2026 auf 132 Mio. € (Q2 2025: 225 Mio. €) sowie im ersten Halbjahr 2026 auf 304 Mio. € (Q1-2 2025: 371 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen im zweiten Quartal 2026 bei 254 Mio. € (Q2 2025: 77 Mio. €) sowie im ersten Halbjahr 2026 bei 301 Mio. € (Q1-2 2025: 114 Mio. €). Darin enthalten war ein Sondereffekt i.H.v. 222 Mio. € aus der Wertminderung auf die seit dem 1. April 2026 als zur Veräußerung gehaltenen Anteile an ARCHION. Weitere Informationen sind in Anmerkung 2. Aufgegebene Aktivitäten und abgegangene Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte enthalten.

6. Ertragsteuern

Tabelle ↗ **B.11** zeigt das Ergebnis vor Ertragsteuern, die Ertragsteuern sowie die daraus abgeleitete Steuerquote.

B.11

Ertragsteuern

in Millionen €	**Q2 2026**	Q2 2025	**Q1-2 2026**	Q1-2 2025
Ergebnis vor Ertragsteuern	**394**	403	**702**	1.437
Ertragsteuern	**-266**	-158	**-424**	-443
Steuerquote	**67,5 %**	39,2 %	**60,5 %**	30,8 %

Im ersten und zweiten Quartal 2026 wirkten sich steuerlich nicht berücksichtigungsfähige Wertminderungen auf die Beteiligungen an Amplify und ARCHION erhöhend auf die Steuerquote aus.

7. Immaterielle Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der immateriellen Vermögenswerte kann Tabelle ↗ **B.12** entnommen werden.

B.12

Immaterielle Vermögenswerte

in Millionen €	**30. Jun. 2026**	31. Dez. 2025
Geschäfts- oder Firmenwerte (erworben)	**588**	564
Entwicklungskosten (selbst geschaffen)	**1.060**	1.019
Übrige immaterielle Vermögenswerte[1]	**1.204**	1.188
	2.852	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) i.H.v. 38 Mio. € im zweiten Quartal 2026 (Q2 2025: 77 Mio. €) sowie im ersten Halbjahr 2026 i.H.v. 80 Mio. € (Q1-2 2025: 166 Mio. €). Diese resultieren im Wesentlichen aus mehreren Produkt- und Technologieprojekten im Bereich des lokal CO_2e-freien Transports.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten belaufen sich im zweiten Quartal 2026 auf 21 Mio. € (Q2 2025: 21 Mio. €) sowie im ersten Halbjahr 2026 auf 42 Mio. € (Q1-2 2025: 48 Mio. €).

8. Sachanlagen

Die zum 30. Juni 2026 in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 7.125 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 ↗ **B.13** entnommen werden.

B.13

Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)

in Millionen €	**30. Jun. 2026**	31. Dez. 2025
Grundstücke, Bauten und grundstücksgleiche Rechte	**2.394**	2.246
Technische Anlagen und Maschinen	**1.659**	1.660
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	**1.662**	1.665
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	**838**	878
	6.553	6.450

Tabelle ↗ **B.14** zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

B.14

Nutzungsrechte

in Millionen €	**30. Jun. 2026**	31. Dez. 2025
Grundstücke, Bauten und grundstücksgleiche Rechte	**488**	474
Technische Anlagen und Maschinen	**9**	10
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	**76**	56
	573	540

9. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle ↗ **B.15** zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle ↗ **B.16** zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschafts-unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzern-zwischenabschluss des Daimler Truck-Konzerns einbezogen werden.

cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric)
Im ersten Halbjahr 2026 haben der Daimler Truck-Konzern und die Volvo Group Kapitaleinlagen i.H.v. insgesamt 150 Mio. € (Q1-2 2025: 70 Mio. €) in cellcentric eingebracht, was zu einer Erhöhung des At-equity-Buchwerts des Daimler Truck-Konzerns um 75 Mio. € (Q1-2 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 vorsieht. Nach dem Abschlussstichtag zum 30. Juni 2026 wurden weitere vertragliche Vereinbarungen getroffen. Die entsprechenden Angaben werden in 👁 Anmerkung 20. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag erläutert.

Amplify Cell Technologies LLC (Amplify)
Im ersten Halbjahr 2026 wurden weder vom Daimler Truck-Konzern noch von den übrigen Gesellschaftern Kapitaleinlagen in die Amplify geleistet (Vorjahreszeitraum: 142 Mio. €).

Das At-equity-Ergebnis der Amplify zum 30. Juni 2026 wurde infolge einer im ersten Quartal 2026 erfassten Wertminderung i.H.v. 199 Mio. € 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.

ARCHION Corporation (ARCHION)
Mit der Integration von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und Hino Motors Ltd. zum 1. April 2026 wird die Beteiligung an der neu gegründeten Holdinggesellschaft ARCHION aufgrund des maßgeblichen Einflusses nach der Equity-Methode bilanziert.

Zum 30. Juni 2026 hält die Daimler Truck AG einen Anteil von 41,4 % an ARCHION. Im Hinblick auf das Zielbild einer Beteiligung von 25 % an ARCHION werden die zur Veräußerung bestimmten Anteile als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ausgewiesen. Die verbleibende Beteiligung von 25% wird aufgrund des weiterhin bestehenden maßgeblichen Einflusses auch künftig nach der Equity-Methode bilanziert. Weitere Informationen zur geplanten Reduzierung der Beteiligungsquote sind in 👁 Anmerkung 20. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag beschrieben.

Der signifikante Rückgang des beobachtbaren Marktwertes von ARCHION zum 30. Juni 2026 stellte einen Wertminderungsindikator dar und führte zu einer Werthaltigkeitsprüfung der Beteiligung. Dieser wurde auf Basis eines internen Bewertungsmodells (Anwendung eines Discounted-Cashflow-Verfahrens, dessen Inputfaktoren der Bewertungshierarchie der Stufe 3 entsprechen) durchgeführt.
Im At-equity-Ergebnis wurde auf den At-equity bilanzierten Teil der Beteiligung ein Wertminderungsaufwand von 297 Mio. € erfasst. Dies wurde teilweise durch einen Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert i.H.v. 51 Mio. € im Rahmen der erstmaligen Bilanzierung kompensiert, was sich aus dem Erwerb der Aktien zu einem Preis unterhalb des vorläufig ermittelten beizulegenden Zeitwerts der erworbenen identifizierbaren Nettovermögenswerte sowie der laufenden Ergebniszurechnung der Beteiligung auf das At-equity-Ergebnis ergab.

B.15

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

in Millionen €	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschafts-unternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
30. Jun. 2026				
At-equity-Buchwert	**12**	**1.779**	**13**	**1.804**
At-equity-Ergebnis (Q2 2026)	**2**	**-262**	**1**	**-260**
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2026)	**3**	**-502**	**1**	**-498**
31. Dezember 2025				
At-equity-Buchwert	9	874	14	896
At-equity-Ergebnis (Q2 2025)	1	-40	1	-38
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2025)	2	-71	2	-67

B.16

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

in Millionen €	cellcentric[1,2]	Amplify[1,3]	ARCHION[1,4]	Übrige	Gesamt
30. Juni 2026					
Höhe des Anteils (in %)	**50,0**	**30,0**	**25,0**		
At-equity-Buchwert	**429**	**117**	**1.097**	**136**	**1.779**
At-equity-Ergebnis (Q2 2026)	**-20**	**-4**	**-223**	**-15**	**-262**
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2026)	**-46**	**-208**	**-223**	**-26**	**-502**
31. Dezember 2025					
Höhe des Anteils (in %)	50,0	30,0	–		
At-equity-Buchwert	402	320	–	152	874
At-equity-Ergebnis (Q2 2025)	-30	-5	–	-5	-40
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2025)	-52	-9	–	-11	-71

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).
4 ARCHION Corporation.

10. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Tabelle ↗ **B.17** zeigt die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

Die ausgewiesenen Restwertforderungen betreffen Ansprüche gegen nahestehende Unternehmen. Weitere Informationen sind in 👁 Anmerkung 19. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen enthalten.

Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen waren insbesondere positive Währungseffekte sowie Volumenanstiege im europäischen und lateinamerikanischen Endkundenmarkt zu verzeichnen.

B.17

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	30. Jun. 2026			31. Dez. 2025		
in Millionen €	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Brutto-Buchwert	**13.451**	**14.237**	**27.688**	12.848	13.839	26.688
Absatzfinanzierung mit Endkunden	**5.208**	**9.012**	**14.220**	5.048	8.823	13.871
Absatzfinanzierung mit Händlern	**6.053**	**979**	**7.032**	5.788	923	6.711
Finanzierungsleasingverträge	**2.163**	**4.213**	**6.377**	2.013	4.093	6.106
Restwertforderungen	**26**	**33**	**59**	–	–	–
Wertberichtigungen	**-268**	**-391**	**-660**	-230	-348	-578
Netto-Buchwert	**13.183**	**13.845**	**27.028**	12.618	13.491	26.109

11. Vorräte

Die Vorräte sind in Tabelle ↗ **B.18** dargestellt:

B.18

Vorräte

in Millionen €	30. Jun. 2026	31. Dez. 2025
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	**1.663**	1.464
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	**2.231**	1.742
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	**4.747**	3.985
Geleistete Anzahlungen	**25**	19
	8.665	7.209

Die Vorräte erhöhten sich zum Ende des ersten Halbjahres 2026 im Vergleich zum 31. Dezember 2025 um 1.456 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Bestände an Rohmaterialien, unfertigen sowie fertigen Erzeugnissen aufgrund des höheren Auftragseingangs und der damit verbundenen erhöhten Produktion im zweiten Quartal 2026 zurückzuführen.

12. Eigenkapital

Die einzelnen Bestandteile des Eigenkapitals und ihre Entwicklung im ersten Halbjahr 2026 sowie 2025 sind in der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung ↗ **B.05** dargestellt.

Gezeichnetes Kapital
Zum 30. Juni 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 5.387.294 eigene Aktien zu einem Erwerbspreis von insgesamt 221.370.888 € zurückerworben, die in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals in der Spalte „Eigene Aktien" ausgewiesen wurden.

Dividende
Die Hauptversammlung, die am 6. Mai 2026 stattfand, autorisierte die Daimler Truck Holding AG 1.451 Mio. € (1,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre aus dem verteilbaren Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2025 auszuschütten. Von dem nach der Ausschüttung verbleibenden Bilanzgewinn wurden 2.000 Mio. € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt und 955 Mio. € auf neue Rechnung vorgetragen. Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 11. Mai 2026.

Übrige Eigenkapitalbestandteile
In den übrigen Bestandteilen des Eigenkapitals sind unter anderem Effekte aus einer Kapitalerhöhung bei der TORC Robotics, Inc. enthalten. Da sich die nicht beherrschenden Gesellschafter nicht an der Kapitalerhöhung beteiligt haben, verringerte sich ihre prozentuale Beteiligungsquote.

13. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wird in Tabelle ↗ **B.19** dargestellt. Die Veränderung der Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Abzinsungsfaktoren sowie aus der Wertentwicklung des Planvermögens.

B.19

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

in Millionen €	30. Jun. 2026	31. Dez. 2025
Pensionsverpflichtungen	**364**	412
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	**503**	496
	867	908

Entwicklung des Finanzierungsstatus
Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen ist in Tabelle ↗ **B.20** dargestellt.

B.20

Entwicklung des Finanzierungsstatus

in Millionen €	30. Jun. 2026	31. Dez. 2025
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen	**-5.516**	-5.441
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	**5.498**	5.329
Finanzierungsstatus	**-17**	-112
Bilanzbetrag	**-17**	-112
davon in: Übrige Vermögenswerte	**347**	300
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	**-364**	-412

14. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle ↗ **B.21** entnommen werden.

Die Veränderung der Rückstellungen für den Personal- und Sozialbereich resultiert im Wesentlichen aus Inanspruchnahmen bei der langfristigen variablen Vergütungskomponente, bei Tantiemen und Ergebnisbonus.

B.21

Rückstellungen für sonstige Risiken

	30. Jun. 2026			31. Dez. 2025		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	**1.036**	**1.169**	**2.206**	1.011	1.129	2.139
Personal- und Sozialbereich	**563**	**837**	**1.401**	801	814	1.615
Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	**249**	**680**	**929**	182	762	944
Übrige	**244**	**151**	**395**	221	156	378
	2.093	**2.837**	**4.930**	2.215	2.861	5.075

15. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Tabelle ↗ **B.22** zeigt die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Im ersten Halbjahr 2026 wurden Anleihen i.H.v. 1.182 Mio. € an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten emittiert. Gegenläufig wirkte die Rückzahlung von Anleihen i.H.v. 1.594 Mio. €.

B.22

Finanzierungsverbindlichkeiten

	30. Jun. 2026			31. Dez. 2025		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen/Bonds	**4.489**	**13.965**	**18.455**	3.378	15.189	18.567
Geldmarktpapiere	**503**	**–**	**503**	345	–	345
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	**4.402**	**4.012**	**8.414**	4.151	4.043	8.194
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	**425**	**206**	**632**	658	386	1.044
Leasingverbindlichkeiten	**164**	**419**	**583**	155	391	546
Darlehen und übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	**100**	**220**	**320**	81	180	260
Nicht-beherrschende Anteile (kündbare Instrumente gemäß IAS 32)	**228**	**–**	**228**	–	237	237
	10.312	**18.824**	**29.136**	8.767	20.426	29.194

16. 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.

17. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten
Tabelle ↗ **B.23** 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 verringerten sich auf 8,2 Mrd. € (31. Dezember 2025: 8,6 Mrd. €). Mittelzuflüsse ergaben sich aus der Integration von Mitsubishi Fuso in die neu gegründete Holdinggesellschaft ARCHION i.H.v. 1,4 Mrd. € sowie aus dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit. Diese wurden insbesondere durch die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, die Rückzahlung von Finanzierungsverbindlichkeiten, die abgehenden Zahlungsmittel von Mitsubishi Fuso i.H.v. 0,3 Mrd. € und Auszahlungen im Zusammenhang mit dem laufenden Aktienrückkaufprogramm kompensiert.

Die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen beliefen sich auf 2,5 Mrd. € (31. Dezember 2025: 2,7 Mrd. €). Der Rückgang ist auf das Liquiditätsmanagement des Daimler Truck-Konzerns zurückzuführen.

Die derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, enthielten zum 31. Dezember 2025 die Absicherung einer Nettoinvestition mit einem Buchwert von 127 Mio. €. Die bestehende Absicherung wurde im Zusammenhang mit der Integration von Mitsubishi Fuso und Hino in die ARCHION Corporation beendet. Zum 30. Juni 2026 bestehen keine derivativen Finanzinstrumente mehr, die in ein Hedge Accounting zur Absicherung einer Nettoinvestition einbezogen sind.

Die Finanzierungsverbindlichkeiten beliefen sich im ersten Halbjahr 2026 auf 28,6 Mrd. € (31. Dezember 2025: 28,8 Mrd. €) und sind in 👁 Anmerkung 15. Finanzierungsverbindlichkeiten beschrieben.

B.23

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	30. Jun. 2026		31. Dez. 2025	
in Millionen €	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**27.028**	**26.892**	26.113	25.943
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**3.902**	**3.902**	4.248	4.248
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**8.245**	**8.245**	8.648	8.648
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	**2.491**	**2.491**	2.725	2.725
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**481**	**481**	273	273
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**1.842**	**1.842**	2.344	2.344
Zu Anschaffungskosten bewertet	**168**	**168**	108	108
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	**212**	**212**	250	250
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**61**	**61**	110	110
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**151**	**151**	140	140
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	**17**	**17**	22	22
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	**108**	**108**	355	355
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	**948**	**948**	943	943
	42.952	**42.816**	43.304	43.134
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	**28.552**	**28.729**	28.823	29.171
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**4.888**	**4.888**	4.464	4.464
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	**29**	**29**	29	29
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	**235**	**235**	260	260
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	**3.596**	**3.596**	3.555	3.555
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	**431**	**431**	482	482
	37.731	**37.908**	37.614	37.962

Bemessungshierarchie
Tabelle ↗ **B.24** 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.24

Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden

	30. Jun. 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	**2.323**	**1.895**	**427**	**–**	2.617	2.391	226	–
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**481**	**54**	**427**	**–**	273	46	226	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**1.842**	**1.842**	**–**	**–**	2.344	2.344	–	–
Eigen- und Fremdkapitalanteile	**212**	**63**	**37**	**112**	250	107	36	107
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**61**	**61**	**–**	**–**	110	105	–	4
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**151**	**2**	**37**	**112**	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	**108**	**–**	**108**	**–**	355	–	355	–
	2.660	**1.958**	**589**	**112**	3.244	2.498	639	107
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	**29**	**–**	**13**	**16**	29	–	9	20
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	**235**	**–**	**235**	**–**	260	–	260	–
	264	**–**	**248**	**16**	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.

18. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2026 im Vergleich zum zweiten Quartal und ersten Halbjahr 2025 sind Tabelle ↗ **B.25** 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 bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung am 1. April 2026 sind vollständig in der Überleitung enthalten. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

B.25

Segmentberichterstattung

in Millionen €	Trucks North America[2]	Mercedes-Benz Trucks[3]	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten
Q2 2026							
Außenumsatzerlöse	**5.153**	**4.804**	**1.512**	**824**	**12.293**	**-1**	**12.292**
Konzerninterne Umsatzerlöse	**29**	**514**	**44**	**52**	**639**	**-639**	**–**
Umsatzerlöse gesamt	**5.182**	**5.318**	**1.556**	**876**	**12.932**	**-640**	**12.292**
Segmentergebnis (EBIT)	**435**	**311**	**150**	**58**	**954**	**805**	**1.759**
30. Juni 2026							
Segmentvermögenswerte	**7.326**	**16.066**	**4.116**	**31.914**	**59.421**	**2.199**	**61.621**
Segmentschulden	**6.550**	**9.850**	**2.796**	**28.759**	**47.955**	**-1.497**	**46.459**
Q2 2025[1]							
Außenumsatzerlöse	5.061	4.266	1.404	812	11.543	1.077	12.620
Konzerninterne Umsatzerlöse	25	560	63	40	688	-688	–
Umsatzerlöse gesamt	5.086	4.826	1.467	853	12.231	389	12.620
Segmentergebnis (EBIT)	504	-158	145	20	511	-16	494
31. Dezember 2025[1]							
Segmentvermögenswerte	6.493	15.311	4.156	30.884	56.844	4.123	60.967
Segmentschulden	5.866	9.433	2.930	27.919	46.148	-370	45.778
Q1-2 2026							
Außenumsatzerlöse	**8.965**	**8.861**	**2.705**	**1.617**	**22.148**	**1.057**	**23.207**
Konzerninterne Umsatzerlöse	**55**	**1.062**	**94**	**97**	**1.308**	**-1.308**	**–**
Umsatzerlöse gesamt	**9.021**	**9.923**	**2.800**	**1.715**	**23.458**	**-251**	**23.207**
Segmentergebnis (EBIT)	**445**	**536**	**257**	**97**	**1.335**	**778**	**2.112**
Q1-2 2025[1]							
Außenumsatzerlöse	10.439	8.128	2.696	1.669	22.931	2.137	25.069
Konzerninterne Umsatzerlöse	53	1.107	106	75	1.341	-1.341	–
Umsatzerlöse gesamt	10.492	9.235	2.802	1.744	24.273	796	25.069
Segmentergebnis (EBIT)	1.276	45	271	70	1.662	-88	1.574

1 Die geänderte Segmentzuordnung wurde in der Vergleichsperiode angepasst.
2 Das Segmentergebnis wurde im ersten Halbjahr 2026 wesentlich durch einen Sondereffekt i.H.v. -199 Mio. € aus der Wertminderung an der Amplify beeinflusst (siehe Anmerkung 9). Im zweiten Quartal 2025 war die nicht zahlungswirksame Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten i.H.v. -148 Mio. € im Segmentergebnis enthalten (siehe Anmerkung 4).
3 Das Segmentergebnis wurde im zweiten Quartal 2025 durch einen Sondereffekt i.H.v. -339 Mio. € hinsichtlich des „Cost Down Europe" Programms, sowie durch die nicht zahlungswirksame Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten i.H.v. -70 Mio. € wesentlich beeinflusst (siehe Anmerkung 4).

Überleitung
Tabelle ↗ **B.26** zeigt die Überleitung der Umsatzerlöse auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das EBIT des Daimler Truck-Konzerns ergibt sich aus Tabelle ↗ **B.27**.

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

Das at-equity Ergebnis der neuen Holdinggesellschaft ARCHION Corporation fließt seit dem 1. April 2026 in das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ein. Darin war im zweiten Quartal 2026 unter anderem ein Wertminderungsaufwand i.H.v. 297 Mio. € enthalten (weitere Informationen sind 👁 Anmerkung 9. At-equity bewertete Finanzinvestitionen zu entnehmen).

Im ersten Halbjahr 2026 umfasst der Posten „Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten“ im Wesentlichen einen Sondereffekt i.H.v. -222 Mio. € aus der Wertminderung auf die seit dem 1. April 2026 als zur Veräußerung gehaltenen Anteile an ARCHION (weitere Informationen finden sich in 👁 Anmerkung 2. Aufgegebene Aktivitäten und abgegangene Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und 👁 Anmerkung 5. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen). Des Weiteren waren operative Aufwendungen i.H.v. 147 Mio. € enthalten, die im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns im Bereich des autonomen Fahrens stehen (Q1-2 2025: 164 Mio. €). Gegenläufig wirkten Erträge aus dem ehemaligen Trucks Asia Segment i.H.v. 58 Mio. € (Q1-2 2025: 124 Mio. €).

B.26

Überleitung Umsatzerlöse Segmentberichterstattung zu Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Millionen €	Q2 2026	Q2 2025	Q1-2 2026	Q1-2 2025
Umsatzerlöse gemäß Segmentberichterstattung	**12.292**	12.620	**23.207**	25.069
abzüglich Umsatzerlöse aus aufgegebenen Aktivitäten	**–**	-945	**-933**	-1.887
Umsatzerlöse gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	**12.292**	11.674	**22.273**	23.182

B.27

Überleitung der Segmente auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Millionen €	Q2 2026	Q2 2025	Q1-2 2026	Q1-2 2025
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	**954**	511	**1.335**	1.662
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	**-251**	-31	**-285**	-53
Gewinn aus dem Verkauf der aufgegebenen Aktivitäten	**1.400**	–	**1.400**	–
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten[1]	**-311**	-15	**-298**	-75
Eliminierungen	**-33**	30	**-40**	40
EBIT gemäß Segmentberichterstattung	**1.759**	494	**2.112**	1.574
abzüglich EBIT aus aufgegebenen Aktivitäten	**-1.399**	-98	**-1.460**	-175
Konzern EBIT	**360**	396	**652**	1.399

1 Enthält die Ergebnisse des ehemaligen Segments Trucks Asia.

19. 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 37. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen verwiesen.

Die Lieferungen und Leistungen zwischen dem Daimler Truck-Konzern und nahestehenden Unternehmen umfassen Geschäftsbeziehungen mit der Mercedes-Benz Group, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und sind in Tabelle ↗ **B.28** aufgeführt.

Leasing- und Absatzfinanzierung mit Mitsubishi Fuso in Japan
Daimler Truck Financial Services führt in Japan das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft für Nutzfahrzeuge von Mitsubishi Fuso weiter. Die von der Daimler Truck Financial Services Asia Co., Ltd. bis zum 31. März 2026 von Mitsubishi Fuso zum Zweck der Weitervermietung erworbenen Fahrzeuge werden weiterhin an Endkunden vermietet. Soweit eine verpflichtende Fahrzeugrückgabe an Mitsubishi Fuso vereinbart wurde, ist ein Leasingverhältnis (Headlease) zwischen Daimler Truck Financial Services Asia Co., Ltd. und Mitsubishi Fuso abgebildet. Der Vertrag zwischen Daimler Truck Financial Services Asia Co., Ltd. und dem Endkunden stellt diesbezüglich ein Untermietvertrag (Sublease) dar. In den in der Tabelle ↗ **B.28** dargestellten Forderungen sind Forderungen aus Restwertgarantien resultierend aus Rückkaufvereinbarungen i.H.v. 59 Mio. € enthalten, die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen sind. Die vermieteten Nutzungsrechte gegenüber Mitsubishi Fuso i.H.v. 70 Mio. € sind im Vermietvermögen enthalten.

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 30. Juni 2026 419 Mio. € (31. Dezember 2025: 528 Mio. €). Die zugehörigen passivischen Abgrenzungsposten betragen zum 30. Juni 2026 150 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.28

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge[1]				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen[1]				Forderungen[2]		Verbindlichkeiten[3]	
	Q2 2026	Q2 2025	**Q1-2 2026**	Q1-2 2025	**Q2 2026**	Q2 2025	**Q1-2 2026**	Q1-2 2025	**30. Juni 2026**	31. Dez. 2025	**30. Juni 2026**	31. Dez. 2025
in Millionen €												
Assoziierte Unternehmen	**19**	72	**112**	152	**–**	4	**4**	7	**20**	48	**–**	3
Gemeinschaftsunternehmen	**38**	44	**77**	86	**6**	4	**11**	21	**40**	59	**13**	15
Mercedes-Benz Group[4]	**319**	414	**651**	838	**132**	143	**232**	299	**216**	156	**944**	1.032
ARCHION[5]	**222**	–	**222**	–	**143**	–	**143**	–	**249**	–	**66**	–

1 Transaktionen der Mitsubishi Fuso-Gruppe mit nahestehenden Unternehmen sind bis zum 31. März 2026 berücksichtigt.
2 Die Forderungen umfassen Bilanzposten, welche zu Zahlungsmittelzuflüssen führen. Hierzu zählen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, gewährte Darlehen sowie sonstige Forderungen.
3 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.
4 In den empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen sind im zweiten Quartal 2026 Aufwendungen für empfangene Dienstleistungen von der Mercedes-Benz Group i.H.v. 54 Mio. € (Q2 2025: 58 Mio. €) und im ersten Halbjahr 2026 i.H.v. 101 Mio. € (Q1-2 2025: 143 Mio. €) enthalten.
5 Seit dem 1. April 2026 gelten ARCHION und ihre Tochtergesellschaften als nahestehende Unternehmen des Daimler Truck-Konzerns.

20. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Einstieg von Toyota bei cellcentric GmbH & Co. KG
Am 17. Juli 2026 unterzeichneten die Volvo Group, der Daimler Truck-Konzern, die cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) und die Toyota Motor Corporation eine verbindliche Vereinbarung über den Eintritt der Toyota Motor Corporation als gleichberechtigter Gesellschafter der cellcentric. Mit Wirksamwerden der Transaktion werden die Volvo Group, der Daimler Truck-Konzern und die Toyota Motor Corporation jeweils ein Drittel der Anteile an cellcentric halten. Die Parteien beabsichtigen, die Position von cellcentric in der Entwicklung und Produktion von Brennstoffzellensystemen für schwere Nutzfahrzeuganwendungen weiter zu stärken.

Der Abschluss der Transaktion wird vorbehaltlich der erforderlichen behördlichen Genehmigungen gegen Ende des Jahres 2026 oder Anfang 2027 erwartet.

Mit Abschluss der Transaktion wird sich die Beteiligungsquote der Daimler Truck AG an cellcentric von 50 % auf ein Drittel reduzieren.

Veräußerung von Anteilen an der ARCHION Corporation
Nach dem Abschlussstichtag, am 29. Juli 2026, veräußerte und übertrug Daimler Truck im Rahmen einer Sekundärplatzierung einen Teil ihrer Beteiligung an ARCHION. Die Transaktion wird voraussichtlich zu einem Erlös im mittleren dreistelligen Millionenbereich führen. Die endgültige Anzahl der veräußerten Aktien sowie die daraus resultierende Beteiligungsquote von Daimler Truck können aufgrund noch ausstehender transaktionsbezogener Mechanismen zum Zeitpunkt der Freigabe des Konzernzwischenabschlusses noch nicht abschließend bestimmt werden.

Die Transaktion stellt ein Ereignis nach dem Abschlussstichtag dar und hatte daher keine Auswirkungen auf den Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2026.

US Einfuhrzölle - Update
Nach dem Abschlussstichtag hat das US-Handelsministerium den Antrag von Daimler Truck auf Anerkennung von US-Wertschöpfungsanteilen mit Wirkung zum 1. November 2025 genehmigt. Auf Basis dieser Entscheidung sowie der aktualisierten US-Zollregelungen erwartet Daimler Truck künftig eine geringere Belastung durch US-Einfuhrzölle als bislang angenommen. Aufgrund der aktualisierten Zollbestimmungen und der höheren erwarteten Absatzzahlen für Trucks North America hat Daimler Truck seine Ergebnisprognose für das Gesamtjahr um einen dreistelligen Millionenbetrag angepasst.

Stärkung des US-amerikanischen Produktionsnetzwerks
Nach dem Abschlussstichtag hat Daimler Truck North America die Entscheidung bekannt gegeben, sein Produktionsnetzwerk weiter zu stärken sowie die Produktionskapazitäten an künftige Geschäfts- und Kundenanforderungen anzupassen. Daimler Truck North America plant, ein neues hochmodernes Werk in den USA zu errichten und damit ein hochflexibles Produktionsnetzwerk sowie eine verbesserte Netzwerkkapazität in den Vereinigten Staaten zu schaffen. Die Lkw-Produktion in Portland wird bis Ende 2026 eingestellt. Die Entscheidung zur Schließung der Lkw-Produktion in Portland steht in keinem Zusammenhang mit dem langfristigen strategischen Plan zum Bau eines neuen Produktionsstandorts. Die finanziellen Auswirkungen der geplanten Schließung der Lkw-Produktion in Portland werden derzeit bewertet und werden voraussichtlich im hohen zweistelligen Millionenbereich liegen. Da die Entscheidung nach dem Abschlussstichtag getroffen wurde, wurden im Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2026 keine Anpassungen berücksichtigt.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Leinfelden-Echterdingen, den 6. August 2026

Karin Rådström

Dr. Andreas Gorbach

Jürgen Hartwig

John O’Leary

Achim Puchert

Eva Scherer

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals sowie Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss – und den Konzernzwischenlagebericht der Daimler Truck Holding AG, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2026, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach dem International Accounting Standard IAS 34 „Zwischenberichterstattung“, wie er in der EU anzuwenden ist, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

Stuttgart, den 6. August 2026

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pritzer
Wirtschaftsprüfer

Rohrbach
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

Veröffentlichungen zum Q2 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.