DAIMLER TRUCK



Zwischenbericht Q3 2026

Inhalt

Q3 Kennzahlen Konzern 3
Q3 Kennzahlen Segmente 4
Über diesen Bericht 5

A | Konzernzwischenlagebericht 6 – 27
Geschäftsentwicklung 6
Wichtige Ereignisse 8
Ertragslage 11
Finanzlage 18
Vermögenslage 22
Risiko- und Chancenbericht 24
Prognosebericht 26

B | Verkürzter Konzernzwischenabschluss 28 – 54
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 29
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 30
Konzernbilanz 31
Konzern-Kapitalflussrechnung 32
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals 33
Anhang zum verkürzten Konzernzwischenabschluss 34

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht 55

Weitere Informationen 56

Q3 Kennzahlen Konzern

Wichtige Kennzahlen Daimler Truck-Konzern

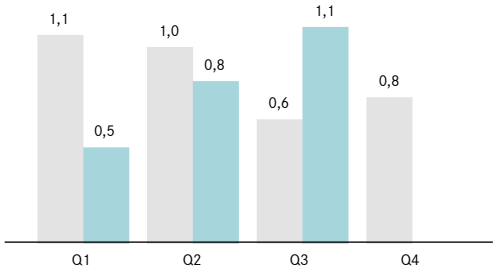
€-Werte in Millionen	Q3 2026	Q3 2025	Veränd. in %	Q1-3 2026	Q1-3 2025	Veränd. in %
Absatz (in Einheiten)	**91.260**	72.277	+26	**246.816**	228.642	+8
davon elektrifizierte Fahrzeuge	**1.207**	1.679	-28	**3.354**	3.431	-2
Umsatz	**12.575**	10.551	+19 [3]	**34.848**	33.733	+3 [3]
Umsatz des Industriegeschäfts[1]	**11.635**	9.695	+20 [4]	**32.194**	31.133	+3 [4]
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	**1.045**	553	+89	**1.697**	1.952	-13
EBIT des Industriegeschäfts	**983**	513	+92	**1.538**	1.841	-16
Bereinigtes EBIT	**1.124**	648	+73	**2.460**	2.748	-10
Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts	**1.062**	600	+77	**2.301**	2.621	-12
Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	**8,4**	5,3	–	**4,8**	5,9	–
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	**9,1**	6,2	–	**7,1**	8,4	–
Kapitalrendite des Industriegeschäfts (in %)[2]	–	–	–	**39,0**	26,5	–
Konzernergebnis	**702**	407	+73	**980**	1.401	-30
Ergebnis je Aktie (in €)	**0,91**	0,51	+77	**1,24**	1,74	-28
Free Cash Flow des Industriegeschäfts[2]	**974**	24	+3953	**2.292**	77	+2887
Netto-Liquidität des Industriegeschäfts[2]	**9.156**	7.670 [5]	+19	**9.156**	7.670 [5]	+19
Sachinvestitionen[2]	**318**	278	+14	**697**	629	+11
Forschungs- und Entwicklungsausgaben[2]	**514**	520	-1	**1.534**	1.715 [6]	-11
davon aktivierte Entwicklungskosten[2]	**43**	55	-21	**120**	216	-45
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten)	**100.497**	108.476 [5]	-7 [7]	**100.497**	108.476 [5]	-7 [7]

Börsenkursentwicklung der Daimler Truck Holding AG

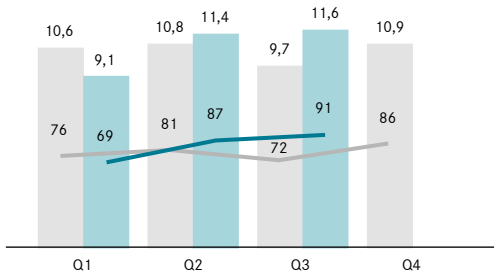
in €	Q4 2025	Q1 2026	Q2 2026	Q3 2026
Schlusskurse XETRA				
Höchstkurs	38,54	44,39	44,75	**49,60**
Tiefstkurs	33,88	37,50	39,11	**41,83**
Schlusskurs am Quartalsende	37,32	41,47	42,20	**41,83**
Anzahl ausstehender Aktien am Quartalsende (in Tsd.)	765.600	764.337	760.213	**757.334**
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	28,6	31,7	32,1	**31,7**

1 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, Daimler Buses sowie die Überleitung.
2 Aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.
3 Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug die Umsatzveränderung auf Konzernebene +18 % (Q3) und +3 % (Q1-3).
4 Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug die Umsatzveränderung im Industriegeschäft +19 % (Q3) und +3 % (Q1-3).
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.

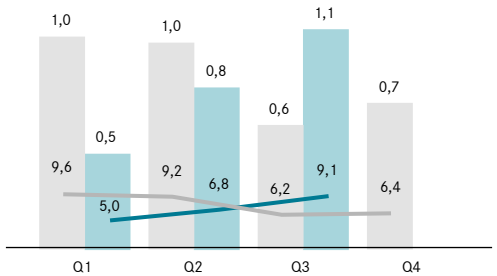
Bereinigtes EBIT des Konzerns (in Mrd. €)

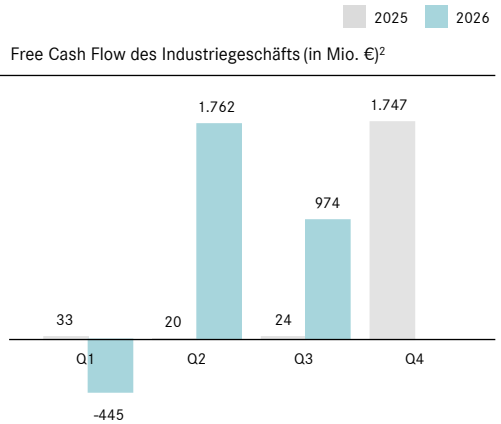


Umsatz des Industriegeschäfts (in Mrd. €)[4]
Absatz des Industriegeschäfts (in tausend Einheiten)



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





Q3 Kennzahlen Segmente

	Trucks North America			Mercedes-Benz Trucks			Daimler Buses			Financial Services		
Drittes Quartal	**Q3 2026**	Q3 2025	Veränd. in %	**Q3 2026**	Q3 2025	Veränd. in %	**Q3 2026**	Q3 2025	Veränd. in %	**Q3 2026**	Q3 2025	Veränd. in %
€-Werte in Millionen												
Absatz (in Einheiten)	**45.629**	30.225	+51	**40.362**	35.818	+13	**5.394**	6.443	-16	**–**	–	–
Umsatz	**5.704**	3.996	+43	**5.363**	4.886	+10	**1.343**	1.402	-4	**940**	856	+10
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	**691**	254	+172	**331**	283	+17	**123**	136	-9	**62**	41	+53
Bereinigtes EBIT	**691**	257	+169	**337**	319	+6	**123**	137	-10	**62**	48	+29
Umsatzrendite (in %)	**12,1**	6,4	–	**6,2**	5,8	–	**9,2**	9,7	–	**–**	–	–
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	**12,1**	6,4	–	**6,3**	6,5	–	**9,2**	9,8	–	**–**	–	–
Sachinvestitionen	**51**	62	-18	**220**	162	+36	**35**	38	-7	**10**	3	+238
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	**150**	155	-3	**234**	221	+6	**62**	49	+25	**–**	–	–
davon aktivierte Entwicklungskosten	**–**	–	–	**29**	47	-37	**14**	8	+70	**–**	–	–
Neugeschäft	**–**	–	–	**–**	–	–	**–**	–	–	**2.924**	2.435	+20
Vertragsvolumen	**–**	–	–	**–**	–	–	**–**	–	–	**30.944**	29.539[2]	+5
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten)	**27.279**	25.261[2]	+8	**47.115**	46.812[2]	+1	**18.772**	18.247[2]	+3	**2.032**	2.025[2]	+0

	Trucks North America			Mercedes-Benz Trucks			Daimler Buses			Financial Services		
Erste neun Monate	**Q1-3 2026**	Q1-3 2025	Veränd. in %	**Q1-3 2026**	Q1-3 2025	Veränd. in %	**Q1-3 2026**	Q1-3 2025	Veränd. in %	**Q1-3 2026**	Q1-3 2025	Veränd. in %
€-Werte in Millionen												
Absatz (in Einheiten)	**116.748**	107.797	+8	**113.818**	101.762	+12	**16.498**	19.676	-16	**–**	–	–
Umsatz	**14.725**	14.488	+2	**15.286**	14.121	+8	**4.142**	4.204	-1	**2.654**	2.600	+2
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	**1.135**	1.530	-26	**867**	329	+164	**380**	406	-7	**159**	111	+43
Bereinigtes EBIT	**1.335**	1.691	-21	**887**	840	+6	**380**	410	-7	**159**	127	+25
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	**7,7**	10,6	–	**5,7**	2,3	–	**9,2**	9,7	–	**6,8**	5,0	–
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	**9,1**	11,7	–	**5,8**	5,9	–	**9,2**	9,7	–	**6,8**	5,7	–
Sachinvestitionen	**143**	152	-5	**437**	349	+25	**92**	78	+17	**15**	6	+139
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	**442**	516[1]	-14	**695**	758[1]	-8	**184**	156	+18	**–**	–	–
davon aktivierte Entwicklungskosten	**0**	45	-100	**84**	153	-45	**36**	18	+99	**–**	–	–
Neugeschäft	**–**	–	–	**–**	–	–	**–**	–	–	**7.723**	7.238	+7
Vertragsvolumen	**–**	–	–	**–**	–	–	**–**	–	–	**30.944**	29.539[2]	+5
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten)	**27.279**	25.261[2]	+8	**47.115**	46.812[2]	+1	**18.772**	18.247[2]	+3	**2.032**	2.025[2]	+0

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 (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 ARCHION 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 „elektrifiziertes Fahrzeug" (abgekürzt „EV"), „CO_2e" und „lokal CO_2e-frei" bzw. „im Fahrbetrieb CO_2e-frei". Der Begriff „elektrifizierte Fahrzeuge" umfasst in diesem Bericht batterieelektrische Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb. „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. „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 dritten Quartal 2026

- Deutlich gestiegener Konzernabsatz im dritten Quartal 2026
- Bereinigtes Konzern-EBIT im dritten Quartal 2026 mit 1.124 Mio. € deutlich über Vorjahresniveau
- Umsatz des Industriegeschäfts im dritten Quartal 2026 mit 11.635 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau
- Free Cash Flow des Industriegeschäfts im dritten Quartal 2026 mit 974 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau

Prognose für das Geschäftsjahr 2026 unverändert

- 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 (ARCHION) 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. 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. Im dritten Quartal 2026 schloss die Daimler Truck AG den zuvor angekündigten, geplanten Verkauf eines Teils ihrer ARCHION-Beteiligung im Rahmen einer Sekundärplatzierung ab und hält nunmehr – ebenso wie die Toyota Motor Corporation – eine Beteiligung von 25 % an ARCHION. Damit wurde die im Zuge der Integration vorgesehene Eigentümerstruktur von ARCHION vollständig umgesetzt.

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 in den ersten drei Quartalen des Jahres 2026 insgesamt rückläufig. Der durch den Konflikt im Nahen Osten eingeschränkte Schiffsverkehr in der Straße von Hormus sorgte für weltweit steigende Energiepreise und Unsicherheit. So bewegte sich der Preis für die Rohölsorte Brent zum Ende des dritten Quartals in einem Bereich von 100 US-Dollar pro Barrel. Die global erhöhten Inflationserwartungen spiegelten sich auch in den gestiegenen Anleiherenditen zahlreicher Staaten wider.

Die Auswirkungen auf die US-amerikanische Volkswirtschaft waren auch im dritten Quartal spürbar. Die Dieselpreise in den USA zogen weiter an. Die Inflationsrate lag bei über 3 %. In diesem Umfeld führte die Federal Reserve (Fed) eine Zinsänderung durch und erhöhte den Leitzins in den Korridor von 3,75 % bis 4,0 %. Durch robuste Konsum- und Investitionsausgaben wuchs die Gesamtwirtschaft im dritten Quartal um 2,1 % gegenüber dem Vorjahr.

In der Eurozone wuchs die Wirtschaft im dritten Quartal um 1,3 %. Die Inflation entfernte sich weiter vom Zielwert, sodass die Europäische Zentralbank (EZB) im September mit einer Leitzinserhöhung auf 2,5 % reagierte.

Der Markt der Nutzfahrzeuge

Der nordamerikanische Markt für schwere Lkw (Klasse 8) ging in den ersten drei Quartalen um 7 % zurück, wobei das dritte Quartal um 9 % gegenüber dem Vorjahr zulegte. Unterstützt durch Ersatzbedarf legte der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) in den ersten neun Monaten trotz unsicheren wirtschaftlichen Umfeldes um 8 % zu. Im dritten Quartal lag der Markt leicht über dem Vorjahresniveau (+2 %).

Konzernabsatz im dritten Quartal 2026 deutlich über dem Vorjahresniveau
Im dritten Quartal 2026 hat der Daimler Truck-Konzern weltweit 91.260 (Q3 2025: 72.277) Fahrzeuge abgesetzt. Der darin enthaltene Absatz von elektrifizierten Fahrzeugen ist im dritten Quartal auf 1.207 (Q3 2025: 1.679) Einheiten deutlich gesunken.

Das Segment **Trucks North America** hat im dritten Quartal 2026 45.629 (Q3 2025: 30.225) Einheiten abgesetzt. Der deutliche Absatzanstieg gegenüber dem Vorjahr war im Wesentlichen auf die weitere Markterholung sowie das im Vorjahresquartal durch Zollunsicherheiten belastete Absatzniveau zurückzuführen. So stieg der Absatz im dritten Quartal in den USA auf 40.084 Einheiten (+54 %), in Kanada auf 3.830 Einheiten (+39 %) und in Mexiko auf 1.455 Einheiten (+9 %).

Der Absatz des Segments **Mercedes-Benz Trucks** lag im dritten Quartal mit 40.362 (Q3 2025: 35.818) Einheiten deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Unterstützt durch einen verbesserten Marktanteil stieg der Absatz in der Region EU30 deutlich auf 16.989 (Q3 2025: 15.012) Einheiten im dritten Quartal. Innerhalb dieser Region hat insbesondere Deutschland mit 6.328 (Q3 2025: 5.452) Einheiten im dritten Quartal 2026 maßgeblich zur Verbesserung beigetragen. In Indien stieg der Absatz im dritten Quartal 2026 deutlich auf 6.615 (Q3 2025: 4.898) Einheiten, getragen von einer starken Nachfrage durch Infrastrukturinvestitionen und Ersatzbeschaffungen. Im Gegensatz dazu sank der Absatz in Lateinamerika im dritten Quartal 2026 leicht um 5 % auf 9.393 Einheiten, insbesondere aufgrund der rückläufigen Marktentwicklung in Argentinien.

Das Segment **Daimler Buses** hat im dritten Quartal 2026 insgesamt 5.394 (Q3 2025: 6.443) Einheiten abgesetzt. Der deutliche Absatzrückgang im dritten Quartal war im Wesentlichen auf wirtschaftliche und politische Unsicherheiten in Lateinamerika zurückzuführen. In Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, ist der Absatz im dritten Quartal auf 1.681 (Q3 2025: 2.521) Einheiten deutlich gesunken. In der Region EU30 verzeichnete das Segment im dritten Quartal 2026 mit 1.983 (Q3 2025: 2.064) Einheiten einen leichten Absatzrückgang. Mit 503 (Q3 2025: 460) abgesetzten Einheiten im dritten Quartal 2026 wies das Segment in Nordamerika hingegen einen deutlichen Absatzanstieg auf.

A.01

Absatz[1,2]

	Q3 2026	Q3 2025	Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	**91.260**	72.277	+26
davon elektrifizierte Fahrzeuge	**1.207**	1.679	-28
Trucks North America	**45.629**	30.225	+51
Mercedes-Benz Trucks	**40.362**	35.818	+13
Daimler Buses	**5.394**	6.443	-16

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

Das Segment **Financial Services** schloss im dritten Quartal 2026 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 2,9 Mrd. € (+20 %) ab. Dieser Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die Regionen Nordamerika (+28 %) und Lateinamerika (+21 %) zurückzuführen.

Das Vertragsvolumen lag Ende September 2026 bei 30,9 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahresendwertes (+5 %). Dies ließ sich insbesondere auf positive Währungseffekte sowie Volumenanstiege im europäischen Endkundenmarkt zurückführen. Wechselkursbereinigt lag das Vertragsvolumen auf dem Niveau des Vorjahresendes (+2%).

Die **Investitionen in Sachanlagen** des Daimler Truck-Konzerns beliefen sich im dritten Quartal 2026 auf 318 Mio. € (Q3 2025: 278 Mio. €).

Die **Forschungs- und Entwicklungsausgaben** inklusive Aktivierungen von Daimler Truck betrugen im dritten Quartal 2026 514 Mio. € (Q3 2025: 520 Mio. €).

Wichtige Ereignisse

Militärfahrzeuge für Belgien: Kooperation zwischen Daimler Truck, Lambert Defence und Soframe
Im Rahmen der Ausschreibung für das belgische Programm Tactical Logistic Trucks Program (TLTP) haben Daimler Truck, Lambert Defence und Soframe ein Memorandum of Understanding (MoU) zur strategischen Zusammenarbeit unterzeichnet. Ziel des Programms ist die Modernisierung der Logistikfahrzeugflotte der belgischen Streitkräfte. Für die Umsetzung bündeln die drei Partner ihre industriellen Fähigkeiten und greifen auf eine langjährige gemeinsame Zusammenarbeit in Verteidigungsprojekten zurück.

Mercedes-Benz Trucks: Umfangreiches Portfolio für Einsatz auf der Baustelle
Ende Juli gab Mercedes-Benz Trucks Einblicke in sein aktuelles Portfolio für Anwendungen auf und rund um die Baustelle. Im Mittelpunkt standen praxisnahe Fahrerfahrungen zu zentralen Technologien wie der Turboretarderkupplung, dem Hydraulic Auxiliary Drive sowie digitalen und serviceorientierten Lösungen. Darüber hinaus bot die Veranstaltung die Gelegenheit, den neuen batterieelektrischen Mercedes-Benz eArocs 400 näher kennenzulernen.

Reduzierung der ARCHION-Beteiligung auf 25 %
Daimler Truck hat den zuvor angekündigten, geplanten Teilverkauf seiner ARCHION-Beteiligung über eine Sekundärplatzierung im dritten Quartal 2026 abgeschlossen. Infolge der Transaktion hält Daimler Truck nun 25 % an ARCHION – die Beteiligungsstruktur, die im Rahmen der Integration der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation sowie der Hino Motors, Ltd. vorgesehen war. Aus dem Verkauf flossen Daimler Truck rund 600 Millionen € zu.

Neues Produktionswerk in den USA
Im August gab Daimler Truck North America (DTNA) den Bau eines neuen Produktionswerks in den Vereinigten Staaten bekannt. Die Investition stärkt die Fertigungskapazitäten in Nordamerika für Fernverkehrs-Lkw sowie den Bereich der Bau- und Spezialfahrzeuge, den sogenannten Vocational Markt, und unterstreicht die langfristige Wachstumsstrategie von DTNA. Der Baubeginn ist für Ende 2026 geplant, die Inbetriebnahme für 2029.

„Das neue Produktionswerk stärkt unsere Wachstumspläne für Nordamerika. Es unterstützt uns dabei, unsere Kunden noch schneller und flexibler zu bedienen und auf ihre sich wandelnden Anforderungen einzugehen. Gleichzeitig erschließen wir durch Wachstum, höhere Skaleneffekte und eine gesteigerte Effizienz zusätzliche Potenziale – im Einklang mit unserer globalen Strategie."

Karin Radström, Vorstandsvorsitzende von Daimler Truck

Neuer Chief Legal & Compliance Officer bei Daimler Truck
Seit dem 1. Oktober 2026 ist Dr. Tobias Brandis Chief Legal and Compliance Officer bei Daimler Truck und trägt damit die Verantwortung für die Bereiche Legal, Compliance und Corporate Audit. Zusätzlich übernimmt er bei Daimler Truck die Funktion des Human Rights Officers.

Daimler Truck Defence: Motoren für Polen
Mit der Unterzeichnung einer Absichtserklärung haben Daimler Truck Defence und die polnische Wehrtechnikgruppe PGZ den Grundstein für eine industrielle Zusammenarbeit gelegt: Motorenkomponenten werden gemeinsam mit Mercedes-Benz Powertrain nach Polen exportiert und dort von PGZ montiert. Darüber hinaus ist eine langfristige Kooperation in Service, Instandsetzung und technischer Unterstützung geplant – die Motoren sollen unabhängig von der Marke in Defence-Fahrzeugen der PGZ-Gruppe für die Streitkräfte Polens verbaut werden.

Führende Unternehmen: Gemeinsam für Wasserstoff
Führende Unternehmen aus Transport, Energie und Industrie haben zusammen mit politischen Entscheidungsträgern in Deutschland die Grundlage für ein integriertes Wasserstoff-Ökosystem im schweren Straßengüterverkehr gelegt. Auf der IAA Transportation präsentierten Daimler Truck, Volvo Group, Toyota Motor Corporation, Bosch, Air Liquide, TotalEnergies, TEAL Mobility und MB Energy gemeinsame Pläne, um den Markthochlauf wasserstoffbetriebener Lkw in Europa zu fördern und die Voraussetzungen für einen skalierbaren Einsatz bis 2030 zu schaffen.

Daimler Truck Financial Services Deutschland: Kooperation mit SCHUNCK GROUP
Daimler Truck Financial Services Deutschland (DTFSD) startete eine Kooperation mit der SCHUNCK GROUP, einem führenden Versicherungsmakler und Service-Provider in der Logistikbranche. DTFSD ermöglicht seinen gewerblichen Nutzfahrzeugkunden damit einen direkten Zugang zu spezialisierter Beratung rund um Risiko- und Versicherungsfragen im Flottenbetrieb. Die Zusammenarbeit richtet sich an Unternehmen, die Nutzfahrzeuge kaufen, leasen, finanzieren oder betreiben, und ergänzt die bestehenden Angebote von DTFSD um eine betriebsnahe Perspektive auf Risiken und deren Steuerung.

Neue Hauptverwaltung von DTFS North America in Charlotte
Strategische Investition für maximale Kundenzentrierung: Daimler Truck Financial Services (DTFS) North America hat am 29. September 2026 seine neue Hauptverwaltung im Stadtteil Ballantyne in Charlotte, North Carolina, offiziell eingeweiht. Mit einer Investition von rund 8 Millionen US-Dollar bündelt der hochmoderne Standort bisherige Regionalbüros und bietet Platz für rund 350 Mitarbeitende. Diese gezielte Investition in eine moderne, kollaborative Arbeitsumgebung ermöglicht es DTFS, noch agiler und fokussierter auf die Bedürfnisse von Kunden und Händlern in den USA, Kanada und Mexiko einzugehen und maßgeschneiderte Finanz- und Versicherungslösungen effizienter bereitzustellen.

900 neue Actros L ProCabin für Girteka
Mit einer Vereinbarung zur Lieferung von 900 Mercedes-Benz Actros L ProCabin haben Daimler Truck und Girteka ihre Partnerschaft ausgebaut – die Auslieferung ist für das erste Halbjahr 2027 geplant. Girteka, mit rund 6.500 eigenen Lkw einer der führenden privaten Logistikdienstleister Europas, setzt auf kontinuierliche Flottenerneuerung als strategischen Ansatz, um im europaweiten Einsatz langfristig Zuverlässigkeit, Sicherheit, Effizienz und hohe Servicequalität zu gewährleisten.

„Mit dem Actros L ProCabin bieten wir unseren Kunden ein Fahrzeug, das Effizienz, Sicherheit und Fahrerkomfort im Fernverkehr auf höchstem Niveau vereint. Ich danke Girteka ausdrücklich für das Vertrauen, das sie erneut in Mercedes-Benz Trucks setzen."

Achim Puchert, CEO von Mercedes-Benz Trucks

Modernisiertes Reisebusportfolio bei Daimler Buses
Mit einem umfassenden Update hat Daimler Buses seine Reisebusse aufgewertet: Neue Motoren, Getriebe und eine modernisierte Elektronikarchitektur verbessern Effizienz, Sicherheit und digitale Dienste, während der Kraftstoffverbrauch um bis zu sechs Prozent gesenkt werden kann. Die Neuerungen sollen ab 2027 bei den Marken Setra und Mercedes-Benz eingeführt werden.

Daimler Truck auf der IAA Transportation 2026
Auf der IAA Transportation 2026 – 130 Jahre nach Gottlieb Daimlers Erfindung des Lastwagens – stellte Daimler Truck Innovationen in allen zentralen Bereichen des Transportgeschäfts vor. Das Spektrum reichte von batterieelektrischen und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen wie dem Mercedes-Benz eActros Lowliner und dem NextGenH2 Truck über die neue hocheffiziente Dieselantriebsstrang-Generation Powerliner bis hin zu Sicherheitsassistenzfunktionen, digitalen Lösungen, Services und autonomem Fahren.



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 dritten Quartal 2026

Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im dritten Quartal 2026 mit 12,6 Mrd. € (Q3 2025: 10,6 Mrd. €) um 19 % deutlich über dem Vorjahresquartalswert. Im Industriegeschäft ist der Umsatz um 20 % auf 11,6 Mrd. € (Q3 2025: 9,7 Mrd. €) deutlich gestiegen. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzanstieg 18 % auf Konzernebene und 19 % im Industriegeschäft. Die Entwicklung resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Absatz im Industriegeschäft.

Die **Umsatzkosten** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahresquartal auf 10,2 Mrd. € (Q3 2025: 8,7 Mrd. €). Wesentliche Effekte ergaben sich im Industriegeschäft aus dem höheren Absatzvolumen. Gegenläufig wirkten Erstattungsansprüche für seit dem 1. November 2025 entrichtete Einfuhrzölle, die infolge der Anerkennung von US-Wertschöpfungsanteilen durch das US-Handelsministerium erfasst wurden und zu einer Reduzierung der Umsatzkosten des Segments Trucks North America um einen niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Betrag führten.

Die **Vertriebskosten** blieben im dritten Quartal 2026 mit 581 Mio. € (Q3 2025: 589 Mio. €) auf Vorjahresniveau.

Die **allgemeinen Verwaltungskosten** verringerten sich leicht auf 297 Mio. € (Q3 2025: 340 Mio. €), insbesondere aufgrund niedrigerer IT-Kosten.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** erhöhten sich leicht auf 471 Mio. € (Q3 2025: 444 Mio. €).

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** verringerte sich im dritten Quartal 2026 auf 11 Mio. € (Q3 2025: 115 Mio. €), im Wesentlichen aufgrund eines Veräußerungsverlusts i.H.v. -71 Mio. €, der aus der zuvor angekündigten und geplanten, im dritten Quartal 2026 abgeschlossenen Reduzierung der ARCHION-Anteile auf 25 % im Rahmen einer Sekundärplatzierung resultierte.

Das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** verbesserte sich im dritten Quartal 2026 auf -25 Mio. € (Q3 2025: -40 Mio. €).

Das **Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)** belief sich im dritten Quartal 2026 auf 1.045 Mio. € (Q3 2025: 553 Mio. €) und lag somit deutlich über dem Vorjahresquartalswert.

Im dritten Quartal 2026 wurde unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 389 Mio. € (Q3 2025: Aufwand von 162 Mio. €) ausgewiesen. Die Steuerquote lag mit 35,6 % (Q3 2025: 28,5 %) über dem Vorjahreswert, unter anderem aufgrund eines steuerlich nicht berücksichtigungsfähigen Verlusts im Zusammenhang mit der zuvor angekündigten und geplanten, im dritten Quartal 2026 abgeschlossenen Reduzierung der ARCHION-Anteile auf 25 %.

Das **Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten nach Steuern** belief sich im dritten Quartal 2026 auf 702 Mio. € (Q3 2025: 407 Mio. €).

Im dritten Quartal 2026 lag kein **Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern** vor (Q3 2025: 51 Mio. €).

Das **Konzernergebnis** im dritten Quartal 2026 lag mit 702 Mio. € deutlich über dem Niveau des Vorjahresquartals von 458 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Ergebnis von 14 Mio. € (Q3 2025: 24 Mio. €).

Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 689 Mio. € (Q3 2025: 434 Mio. €). Davon entfielen 689 Mio. € (Q3 2025: 392 Mio. €) auf **fortgeführte** und 0 Mio. € (Q3 2025: 42 Mio. €) auf **aufgegebene Aktivitäten**.

Das **Ergebnis je Aktie** betrug 0,91 € (Q3 2025: 0,57 €), davon 0,91 € (Q3 2025: 0,51 €) aus **fortgeführten** und 0,00 € (Q3 2025: 0,06 €) aus **aufgegebenen Aktivitäten**.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 759 Mio. (Q3 2025: 766 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 dritte Quartal 2026.

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

A.02

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

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q3 2026	Q3 2025	**Q3 2026**	Q3 2025	**Q3 2026**	Q3 2025
in Millionen €						
Umsatzerlöse	**12.575**	10.551	**11.635**	9.695	**940**	856
Umsatzkosten	**-10.186**	-8.699	**-9.376**	-7.959	**-810**	-740
Bruttoergebnis vom Umsatz	**2.389**	1.852	**2.259**	1.736	**130**	116
Vertriebskosten	**-581**	-589	**-561**	-559	**-20**	-30
Allgemeine Verwaltungskosten	**-297**	-340	**-243**	-293	**-54**	-47
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**-471**	-444	**-471**	-444	**–**	–
Sonstiges betriebliches Ergebnis	**11**	115	**6**	114	**5**	2
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	**-25**	-40	**-25**	-40	**1**	1
Übriges Finanzergebnis	**18**	-1	**18**	0	**0**	-1
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	**1.045**	553	**983**	513	**62**	41
Zinsergebnis	**47**	16	**47**	16	**-1**	0
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern	**1.091**	569	**1.030**	529	**61**	40
Ertragsteuern	**-389**	-162	**-366**	-151	**-23**	-11
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern	**702**	407	**664**	378	**38**	29
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	**–**	51	**–**	51	**–**	–
Konzernergebnis	**702**	458	**664**	429	**38**	29
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	**14**	24	**14**	24	**–**	–
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	**689**	434	**651**	405	**38**	29
davon aus fortgeführten Aktivitäten	**689**	392	**651**	362	**38**	29
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	**–**	42	**–**	42	**–**	–
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG						
Unverwässert und verwässert	**0,91**	0,57				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	**0,91**	0,51				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	**0,00**	0,06				
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	**1.045**	553	**983**	513	**62**	41
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	**–**	44	**–**	44	**–**	–
Restrukturierungsmaßnahmen	**–**	6	**–**	1	**–**	5
M&A-Sachverhalte	**79**	44	**79**	41	**–**	2
Sonstige	**–**	–	**–**	–	**–**	–
Bereinigtes EBIT	**1.124**	648	**1.062**	600	**62**	48
Umsatzrendite (in %)	**8,3**	5,2	**8,4**	5,3	**–**	–
Bereinigte Umsatzrendite (in %)[2]	**8,9**	6,1	**9,1**	6,2	**–**	–

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 drittes Quartal

	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz Trucks		Daimler Buses		Überleitung	
	Q3 2026	Q3 2025	**Q3 2026**	Q3 2025	**Q3 2026**	Q3 2025	**Q3 2026**	Q3 2025	**Q3 2026**	Q3 2025
in Millionen €										
Umsatzerlöse	**11.635**	9.695	**5.704**	3.996	**5.363**	4.886	**1.343**	1.402	**-775**	-589
Umsatzkosten	**-9.376**	-7.959	**-4.692**	-3.425	**-4.343**	-3.979	**-1.067**	-1.123	**726**	569
Bruttoergebnis vom Umsatz	**2.259**	1.736	**1.012**	571	**1.020**	907	**276**	279	**-50**	-20
Vertriebskosten	**-561**	-559	**-97**	-87	**-397**	-416	**-78**	-71	**12**	14
Allgemeine Verwaltungskosten	**-243**	-293	**-88**	-79	**-143**	-139	**-41**	-41	**30**	-34
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**-471**	-444	**-150**	-155	**-205**	-174	**-48**	-41	**-68**	-75
Übrige Erträge/Aufwendungen	**-1**	73	**14**	4	**57**	105	**14**	10	**-86**	-45
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	**983**	513	**691**	254	**331**	283	**123**	136	**-162**	-160
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	**–**	44	**–**	–	**–**	–	**–**	–	**–**	44
Restrukturierungsmaßnahmen	**–**	1	**–**	–	**–**	1	**–**	–	**–**	–
M&A-Sachverhalte	**79**	41	**–**	3	**6**	34	**–**	1	**73**	3
Sonstige	**–**	–	**–**	–	**–**	–	**–**	–	**–**	–
Bereinigtes EBIT	**1.062**	600	**691**	257	**337**	319	**123**	137	**-89**	-113
Umsatzrendite (in %)	**8,4**	5,3	**12,1**	6,4	**6,2**	5,8	**9,2**	9,7	**–**	–
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	**9,1**	6,2	**12,1**	6,4	**6,3**	6,5	**9,2**	9,8	**–**	–

Das EBIT der **Überleitung** betrug -162 Mio. € (Q3 2025: -160 Mio. €). Die Bereinigungen im dritten Quartal 2026 i.H.v. 73 Mio. € (Q3 2025: 47 Mio. €) umfassten im Wesentlichen Veräußerungsverluste im Zusammenhang mit der zuvor angekündigten und geplanten, im dritten Quartal 2026 abgeschlossenen Reduzierung der ARCHION-Anteile auf 25 % (M&A-Sachverhalte).

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

Segment	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services
Wesentliche Einflussfaktoren	+ Deutlich höheres Absatzvolumen + Ansprüche auf Erstattung von US-Zöllen aufgrund Anerkennung von US-Wertschöpfungsanteilen + Verbesserte Preisdurchsetzung + Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung – Negative Effekte aus den Herstellungskosten – Negative Effekte aus der Absatzstruktur	+ Deutlich höheres Absatzvolumen + Positive Effekte aus der Absatzstruktur + Positive Effekte aus den Fertigungskosten – Negative Effekte aus den Materialkosten – Negative Effekte aus der Preisdurchsetzung	– Inflationsbedingter Anstieg der Herstellungskosten – Deutlich geringeres Absatzvolumen in Lateinamerika + Positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung + Positive Effekte aus dem Aftersalesgeschäft	+ Positive Effekte aus gestiegenem Vertragsvolumen + Deutlich reduzierte Kreditrisikokosten + Positive Effekte aufgrund erhöhter Zinsmarge
Bereinigungen[1]	• Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG fielen im Vorjahresquartal an (Q3 2025: 3 Mio. €). (M&A-Sachverhalte)	• Aufwendungen im Zusammenhang mit dem China-Geschäft i.H.v. 6 Mio. € (Q3 2025: 10 Mio. €). Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG fielen im Vorjahresquartal an (Q3 2025: 24 Mio. €). (M&A- Sachverhalte) • Aufwendungen im Zusammenhang mit „Cost Down Europe" fielen im Vorjahresquartal an (Q3 2025: 1 Mio. €). (Restrukturierungsmaßnahmen)	• Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG fielen im Vorjahresquartal an (Q3 2025: 1 Mio. €). (M&A-Sachverhalte)	• Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Transformations- und Restrukturierungsprogramm in Nordamerika fielen im Vorjahresquartal an (Q3 2025: 5 Mio. €). (Restrukturierungsmaßnahmen) • Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb des Finanzdienstleistungsgeschäfts fielen im Vorjahresquartal an (Q3 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.

A.04

Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erste neun Monate[1]

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-3 2026	Q1-3 2025	**Q1-3 2026**	Q1-3 2025	**Q1-3 2026**	Q1-3 2025
in Millionen €						
Umsatzerlöse	**34.848**	33.733	**32.194**	31.133	**2.654**	2.600
Umsatzkosten	**-28.499**	-27.274	**-26.252**	-25.025	**-2.247**	-2.250
Bruttoergebnis vom Umsatz	**6.349**	6.459	**5.942**	6.108	**407**	351
Vertriebskosten	**-1.760**	-1.793	**-1.667**	-1.695	**-93**	-98
Allgemeine Verwaltungskosten	**-986**	-1.327	**-826**	-1.168	**-160**	-159
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**-1.392**	-1.650	**-1.392**	-1.650	**–**	–
Sonstiges betriebliches Ergebnis	**14**	373	**11**	356	**4**	17
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	**-523**	-107	**-527**	-110	**4**	3
Übriges Finanzergebnis	**-6**	-3	**-3**	-1	**-3**	-3
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	**1.697**	1.952	**1.538**	1.841	**159**	111
Zinsergebnis	**96**	54	**98**	55	**-2**	-1
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern	**1.793**	2.006	**1.636**	1.896	**157**	109
Ertragsteuern	**-813**	-605	**-755**	-575	**-59**	-30
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern	**980**	1.401	**881**	1.322	**99**	79
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	**1.385**	166	**1.385**	166	**–**	–
Konzernergebnis	**2.365**	1.567	**2.266**	1.488	**99**	79
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	**45**	86	**45**	86	**0**	0
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	**2.320**	1.481	**2.222**	1.402	**99**	79
davon aus fortgeführten Aktivitäten	**947**	1.339	**849**	1.260	**99**	79
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	**1.373**	142	**1.373**	142	**–**	–
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding						
Unverwässert und verwässert	**3,04**	1,92				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	**1,24**	1,74				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	**1,80**	0,18				
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	**1.697**	1.952	**1.538**	1.841	**159**	111
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	**–**	44	**–**	44	**–**	–
Restrukturierungsmaßnahmen	**–**	352	**–**	340	**–**	11
M&A-Sachverhalte	**763**	182	**763**	177	**–**	4
Sonstige	**–**	218	**–**	218	**–**	–
Bereinigtes EBIT	**2.460**	2.748	**2.301**	2.621	**159**	127
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	**4,9**	5,8	**4,8**	5,9	**6,8**	5,0
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)[2]	**7,1**	8,1	**7,1**	8,4	**6,8**	5,7

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.

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

Tabelle ↗ **A.05** zeigt die Zusammensetzung des EBIT im Industriegeschäft für die ersten neun Monate 2026.

Ergänzende Erläuterungen zu den ersten neun Monaten 2026, die über die im dritten Quartal dieses Lageberichts enthaltenen Informationen hinausgehen, können dem Kapitel „Ertragslage" im Zwischenbericht Q2 2026 auf den Seiten 15 bis 19 entnommen werden.

A.05

EBIT des Industriegeschäfts erste neun Monate

	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz Trucks		Daimler Buses		Überleitung	
	Q1-3 2026	Q1-3 2025	Q1-3 2026	Q1-3 2025	Q1-3 2026	Q1-3 2025	Q1-3 2026	Q1-3 2025	Q1-3 2026	Q1-3 2025
in Millionen €										
Umsatzerlöse	**32.194**	31.133	**14.725**	14.488	**15.286**	14.121	**4.142**	4.204	**-1.960**	-1.680
Umsatzkosten	**-26.252**	-25.025	**-12.402**	-11.770	**-12.403**	-11.545	**-3.265**	-3.346	**1.818**	1.636
Bruttoergebnis vom Umsatz	**5.942**	6.108	**2.323**	2.718	**2.883**	2.576	**878**	858	**-142**	-44
Vertriebskosten	**-1.667**	-1.695	**-297**	-283	**-1.169**	-1.237	**-232**	-213	**32**	39
Allgemeine Verwaltungskosten	**-826**	-1.168	**-269**	-325	**-424**	-559	**-142**	-140	**10**	-144
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**-1.392**	-1.650	**-442**	-619	**-611**	-675	**-149**	-138	**-191**	-218
Übrige Erträge/Aufwendungen	**-519**	246	**-179**	39	**189**	223	**25**	40	**-554**	-56
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	**1.538**	1.841	**1.135**	1.530	**867**	329	**380**	406	**-845**	-424
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	**–**	44	**–**	–	**–**	–	**–**	–	**–**	44
Restrukturierungsmaßnahmen	**–**	340	**–**	–	**–**	340	**–**	–	**–**	–
M&A-Sachverhalte	**763**	177	**199**	13	**19**	101	**–**	3	**545**	60
Sonstige	**–**	218	**–**	148	**–**	70	**–**	–	**–**	–
Bereinigtes EBIT	**2.301**	2.621	**1.335**	1.691	**887**	840	**380**	410	**-300**	-319
Umsatzrendite (in %)	**4,8**	5,9	**7,7**	10,6	**5,7**	2,3	**9,2**	9,7	**–**	–
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	**7,1**	8,4	**9,1**	11,7	**5,8**	5,9	**9,2**	9,7	**–**	–

Kapitalrendite des Industriegeschäfts in den ersten neun Monaten 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 in den ersten neun Monaten 2026 39,0 % (Q1-3 2025: 26,5 %). 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 in den ersten neun Monaten 2026 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

A.06

Kapitalrendite des Industriegeschäfts erste neun Monate

in Millionen €	Q1-3 2026	Q1-3 2025	Veränd. in %
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) aus fortgeführten Aktivitäten	**1.538**	1.841	-16
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) aus aufgegebenen Aktivitäten	**1.460**	274	+434
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	**2.998**	2.115	+42
Immaterielle Vermögenswerte	**2.832**	2.981	-5
Sachanlagen	**7.193**	7.995	-10
Vorräte	**8.950**	9.448	-5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**3.661**	3.484	+5
Übrige Vermögenswerte	**5.322**	4.656	+14
Operative Vermögenswerte[1,2]	**27.959**	28.564	-2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**5.019**	4.338	+16
Übrige Verbindlichkeiten	**12.997**	13.145	-1
Operative Schulden[1,2]	**18.016**	17.483	+3
Operatives Nettovermögen[1,2]	**9.943**	11.081	-10
Durchschnittliches operatives Nettovermögen	**10.259**	10.626	-3
Kapitalrendite (in %)	**39,0**	26,5	–

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 in den ersten neun Monaten 2026 ein Mittelzufluss von 1,5 Mrd. € (Q1-3 2025: 2,5 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 in den ersten neun Monaten 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. Der volumenbedingte Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen kompensierte den Anstieg des betrieblichen Nettovermögens teilweise.

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-Beteiligung ARCHION Corporation (ARCHION) und die als zur Veräußerung gehaltenen Anteile an ARCHION im zweiten Quartal 2026 sowie die im ersten Quartal 2026 erfasste Wertminderung bei der Amplify Cell Technologies LLC.

Die Veränderungen bei den sonstigen betrieblichen Vermögenswerten und Schulden enthalten insbesondere negative Effekte aus dem Anstieg des Planvermögens und den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten sowie aus der Verminderung der Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, die auf Rückkaufvereinbarungen zurückzuführen sind.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ↗ **A.07** ergab sich ein Mittelzufluss von 0,4 Mrd. € (Q1-3 2025: Mittelabfluss von 1,3 Mrd. €). Die Veränderung in den ersten neun Monaten 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. €. Darüber hinaus resultierte aus der zuvor angekündigten und geplanten, im dritten Quartal 2026 abgeschlossenen Reduzierung der ARCHION-Anteile auf 25 % ein Mittelzufluss von 0,6 Mrd. €.

Weitere Veränderungen in den ersten neun Monaten 2026 resultierten insbesondere aus Zugängen zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus dem Erwerb von Geldmarktfonds.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** ↗ **A.07** resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 2,3 Mrd. € (Q1-3 2025: Mittelzufluss von 0,5 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. 0,3 Mrd. € und den Rückzahlungen von Anleihen und externen Finanzierungsverbindlichkeiten.

Andererseits resultierten Mittelzuflüsse in den ersten neun Monaten 2026 aus der Mittelaufnahme an internationalen Kapitalmärkten i.H.v. 1,3 Mrd. € (Q1-3 2025: 6,1 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	
	Q1-3 2026	Q1-3 2025	**Q1-3 2026**	Q1-3 2025	**Q1-3 2026**	Q1-3 2025
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	**8.648**	6.553	**8.348**	6.363	**300**	190
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	**3.251**	2.272	**3.093**	2.163	**157**	109
Abschreibungen/Wertminderungen	**768**	816	**751**	795	**17**	21
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	**-380**	269	**-422**	266	**43**	2
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden						
Vorräte	**-1.826**	-1.041	**-1.815**	-1.095	**-10**	54
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**-212**	89	**-217**	123	**5**	-34
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**1.081**	103	**1.090**	87	**-9**	16
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**-135**	1.298	**-15**	-7	**-120**	1.305
Vermietete Fahrzeuge	**-112**	162	**198**	306	**-310**	-144
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	**-510**	-698	**-703**	-784	**193**	86
Gezahlte Ertragsteuern	**-471**	-733	**-399**	-671	**-72**	-62
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	**1.453**	2.538	**1.561**	1.183	**-108**	1.355
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	**-866**	-912	**-847**	-895	**-19**	-16
Erlöse aus dem Abgang aufgegebener Aktivitäten abzüglich veräußerter liquider Mittel	**1.178**	–	**1.178**	–	**–**	–
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	**473**	-150	**473**	-150	**–**	–
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	**-319**	-408	**-314**	-404	**-6**	-4
Sonstige Ein- und Auszahlungen	**-37**	173	**-45**	168	**8**	5
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	**429**	-1.297	**446**	-1.282	**-17**	-15
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	**-435**	2.720	**-524**	2.298	**88**	421
Erwerb eigener Aktien	**-329**	-616	**-329**	-616	**–**	–
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	**-1.451**	-1.462	**-1.451**	-1.462	**–**	–
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	**-65**	-175	**-65**	-175	**–**	–
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	**–**	–	**-72**	1.583	**72**	-1.583
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	**-2.280**	467	**-2.440**	1.629	**160**	-1.162
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**150**	-507	**143**	-497	**7**	-10
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	**8.399**	7.753	**8.056**	7.396	**342**	358

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

Free Cash Flow des Industriegeschäfts
Der wesentliche Indikator für die Finanzkraft des Daimler Truck-Konzerns ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ A.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 in den ersten neun Monaten des Jahres 2026 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 2,3 Mrd. € (Q1-3 2025: Mittelzufluss 77 Mio. €). Der Anstieg in den ersten neun Monaten des Jahres 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
+ Zuflüsse von 0,6 Mrd. € durch die zuvor angekündigte und geplante, im dritten Quartal 2026 abgeschlossene Reduzierung der ARCHION-Anteile auf 25 %
+ Geringere Ertragsteuerzahlungen
– Deutlicher Anstieg der Vorräte aufgrund eines höheren Auftragseingangs und der gesteigerten Produktion
– Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund gestiegener Umsatzerlöse im Vergleich zum Rückgang im Vorjahreszeitraum
– Abgang von 0,3 Mrd. € an Liquidität von Mitsubishi Fuso im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung

In den ersten neun Monaten 2026 wurde für das Industriegeschäft des Daimler Truck-Konzerns eine Cash Conversion Rate von 1,0 erreicht. Diese liegt damit über dem Vorjahreswert, der sich auf 0,0 belief.

A.08

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q3 2026	Q3 2025	Veränd.	Q1-3 2026	Q1-3 2025	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	**827**	439	+388	**1.561**	1.183	+378
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	**-511**	-1.013	+503	**446**	-1.282	+1.728
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	**678**	611	+67	**314**	404	-91
Nutzungsrechte	**-70**	-42	-27	**-169**	-135	-34
Übrige Anpassungen	**50**	29	+20	**140**	-93	+233
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	**974**	24	+950	**2.292**	77	+2.215
Konzernergebnis	**702**	458	+244	**2.365**	1.567	+798
Cash Conversion Rate[1]	**1,4**	0,1		**1,0**	0,0	

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

Die in der Tabelle ↗ A.09 dargestellte **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** erhöhte sich deutlich in den ersten neun Monaten 2026 um 1,5 Mrd. € auf 9,2 Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts i.H.v. 2,3 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. 0,3 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.

A.09

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	30. Sept. 2026	31. Dez. 2025	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**8.056**	8.348	-291
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	**3.160**	2.679	+481
Brutto-Liquidität	**11.217**	11.026	+190
Finanzierungsverbindlichkeiten	**-1.578**	-3.245	+1.667
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	**-482**	-111	-371
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	**-2.061**	-3.356	+1.295
Netto-Liquidität	**9.156**	7.670	+1.486

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende **Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns** ↗ A.10 lag mit 17,9 Mrd. € auf Vorjahresniveau.

A.10

Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns

in Millionen €	30. Sept. 2026	31. Dez. 2025	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**8.399**	8.648	-249
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	**3.216**	2.725	+491
Brutto-Liquidität	**11.615**	11.373	+242
Finanzierungsverbindlichkeiten	**-29.069**	-29.749	+680
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	**-483**	-112	-371
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	**-29.552**	-29.860	+308
Netto-Verschuldung	**-17.938**	-18.488	+550

Refinanzierung
Der Daimler Truck-Konzern hat in den ersten neun Monaten 2026 erfolgreich an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **Anleihen** mit einem Gegenwert i.H.v. 1,3 Mrd. € begeben. Im dritten Quartal 2026 hat der Daimler Truck-Konzern keine Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) emittiert.

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** lag mit 74,1 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2025: 72,5 Mrd. €). Darin enthalten sind positive Wechselkurseffekte i.H.v. 1,6 Mrd. €; währungsbereinigt war ein Rückgang von 0,01 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 32,3 Mrd. € der Vermögenswerte auf Financial Services (31. Dezember 2025: 30,9 Mrd. €). Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 54 % auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2025: 56 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 33 % ebenso auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 31 %). 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 der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso) und der Hino Motors Ltd. (Hino) in die neu gegründete Holdinggesellschaft ARCHION Corporation (ARCHION) entfiel diese Klassifizierung. Seit dem 1. April 2026 wird ARCHION als at-equity bewertete Finanzinvestition ausgewiesen. Weitere 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. Sept. 2026	31. Dez. 2025	**30. Sept. 2026**	31. Dez. 2025	**30. Sept. 2026**	31. Dez. 2025
in Millionen €						
Vermögenswerte						
Immaterielle Vermögenswerte	**2.867**	2.771	**2.832**	2.720	**35**	51
Sachanlagen	**7.271**	6.991	**7.193**	6.939	**78**	52
Vermietete Gegenstände	**4.313**	4.117	**2.989**	2.902	**1.323**	1.215
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**27.182**	26.109	**-8**	-10	**27.190**	26.119
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	**1.893**	896	**1.881**	888	**12**	9
Vorräte	**9.034**	7.209	**8.950**	7.136	**84**	73
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**4.096**	3.652	**3.661**	3.248	**435**	404
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**8.399**	8.550	**8.056**	8.249	**342**	300
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	**3.216**	2.725	**3.160**	2.679	**56**	46
davon kurzfristig	**3.097**	2.630	**3.096**	2.630	**–**	–
davon langfristig	**119**	95	**64**	49	**55**	46
Übrige finanzielle Vermögenswerte	**1.557**	1.733	**208**	455	**1.349**	1.278
Sonstige Vermögenswerte	**4.323**	4.299	**2.948**	2.961	**1.375**	1.338
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	**–**	3.478	**–**	3.478	**–**	–
Summe Vermögenswerte	**74.149**	72.530	**41.871**	41.646	**32.279**	30.884
Eigenkapital und Schulden						
Eigenkapital	**23.773**	22.068	**20.579**	19.103	**3.194**	2.965
Rückstellungen	**5.857**	5.984	**5.691**	5.835	**166**	148
Finanzierungsverbindlichkeiten	**29.069**	29.194	**1.578**	2.690	**27.491**	26.504
davon kurzfristig	**11.268**	8.767	**-4.297**	-5.988	**15.566**	14.755
davon langfristig	**17.801**	20.426	**5.875**	8.677	**11.926**	11.749
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**5.156**	3.794	**5.019**	3.671	**137**	122
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	**4.075**	3.797	**3.188**	3.044	**887**	753
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	**4.106**	4.015	**4.105**	4.014	**1**	1
Sonstige Schulden	**2.112**	2.079	**1.710**	1.688	**402**	390
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	**–**	1.600	**–**	1.600	**–**	–
Summe Eigenkapital und Schulden	**74.149**	72.530	**41.871**	41.646	**32.279**	30.884

Vermögenswerte

Die **immateriellen Vermögenswerte** von 2,9 Mrd. € lagen auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 2,8 Mrd. €). Die in den ersten neun Monaten 2026 aktivierten Entwicklungskosten (inklusive aktivierten Fremdkapitalkosten) lagen bei 126 Mio. € (Q1-3 2025: 223 Mio. €) und entsprachen einem Anteil von 8,3 % (Q1-3 2025: 11,9 %) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten resultierten im Wesentlichen aus mehreren Produkt- und Technologieprojekten zur Elektrifizierung unserer Fahrzeuge.

Die **Sachanlagen** (einschließlich Nutzungsrechte) lagen mit 7,3 Mrd. € auf dem Vorjahresniveau von 7,0 Mrd. €. In den ersten neun Monaten 2026 betrugen die Sachinvestitionen der fortgeführten Aktivitäten 677 Mio. € (Q1-3 2025: 611 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 umfassten Investitionen in neue Technologien, E-Mobilität, Digitalisierung und die Verbesserung der Infrastruktur. Auf die deutschen Standorte entfielen in den ersten neun Monaten 2026 Sachinvestitionen von 336 Mio. € (Q1-3 2025: 296 Mio. €).

Die **vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** lagen mit 31,5 Mrd. € auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 30,2 Mrd. €). Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen waren insbesondere positive Währungseffekte sowie Volumenanstiege im europäischen Endkundenmarkt zu verzeichnen. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 42,5 % auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 41,7 %).

Die **at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** beliefen sich zum 30. September 2026 auf 1,9 Mrd. € und lagen damit deutlich über dem Vorjahreswert von 0,9 Mrd. €. Der Anstieg resultierte insbesondere aus der seit dem 1. April 2026 nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung an ARCHION, deren Buchwert zum 30. September 2026 1,2 Mrd. € betrug. Darin enthalten ist eine im zweiten Quartal erfasste Wertminderung i.H.v. 297 Mio. €.

Darüber hinaus erhöhten Kapitaleinlagen in die Gemeinschaftsunternehmen cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) i.H.v. 75 Mio. € sowie Amplify Cell Technologies LLC (Amplify) i.H.v. 45 Mio. € den At-equity-Buchwert. 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 deutliche Anstieg der **Vorräte** von 7,2 Mrd. € zum 31. Dezember 2025 auf 9,0 Mrd. € zum 30. September 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 zurückzuführen.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** lagen auf Vorjahresniveau. Mittelzuflüsse ergaben sich insbesondere aus der Integration von Mitsubishi Fuso in die am 1. April 2026 gegründete Holdinggesellschaft ARCHION i.H.v. 1,4 Mrd. €, aus der zuvor angekündigten und geplanten, im dritten Quartal 2026 abgeschlossenen Reduzierung der Beteiligung an ARCHION auf 25 % i.H.v. 0,6 Mrd. € sowie aus dem Cash Flow der Geschäftstätigkeit. Mittelabflüsse ergaben sich aus der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, Rückzahlungen von Finanzierungsverbindlichkeiten, Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, den abgehenden Zahlungsmitteln von Mitsubishi Fuso i.H.v. 0,3 Mrd. € und Auszahlungen im Zusammenhang mit dem laufenden Aktienrückkaufprogramm i.H.v. 0,3 Mrd. €.

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

Die **übrigen finanziellen Vermögenswerte** lagen mit 1,6 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 1,7 Mrd. €). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf derivative Finanzinstrumente zurückzuführen, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Gegenläufig wirkten Erstattungsansprüche für seit dem 1. November 2025 entrichtete Einfuhrzölle in Höhe eines niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Betrags, die infolge der Anerkennung von US-Wertschöpfungsanteilen durch das US-Handelsministerium in den sonstigen finanziellen Forderungen und übrigen finanziellen Vermögenswerten erfasst wurden.

Eigenkapital und Schulden

Das **Eigenkapital** des Konzerns lag mit 23,8 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2025: 22,1 Mrd. €). Die wesentlichen positiven Effekte resultierten aus dem Konzernergebnis i.H.v. 2,4 Mrd. €, der Entkonsolidierung der Mitsubishi-Fuso-Gruppe i.H.v. 0,4 Mrd. € sowie aus Währungsumrechnungseffekten i.H.v. 0,4 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. 0,3 Mrd. €.

Gegenüber dem Jahresende 2025 veränderten sich die Bilanzsumme um 2 % und das Eigenkapital um 8 %. Die **Eigenkapitalquote** des Konzerns belief sich auf 32,1 % (31. Dezember 2025: 30,4 %); für das Industriegeschäft lag die Eigenkapitalquote bei 49,1 % (31. Dezember 2025: 45,9 %).

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 29,1 Mrd. € (31. Dezember 2025: 29,2 Mrd. €) auf Vorjahresniveau, währungsbereinigt war ein Rückgang der Finanzierungsverbindlichkeiten zu verzeichnen. In den ersten neun Monaten 2026 wurden Anleihen i.H.v. 1,3 Mrd. € an den internationalen Kapitalmärkten emittiert, im Wesentlichen durch Emissionen in den USA im ersten Quartal 2026. Gegenläufig wirkte die Rückzahlung von Anleihen i.H.v. 2,0 Mrd. €.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** lagen mit 5,2 Mrd. € deutlich über dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 3,8 Mrd. €). Der im Vergleich zum Vorjahr höhere Auftragseingang und die daraus resultierende erhöhte Produktion führten 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 wurde, nun als „mittel" oder „niedrig" eingestuft wird.

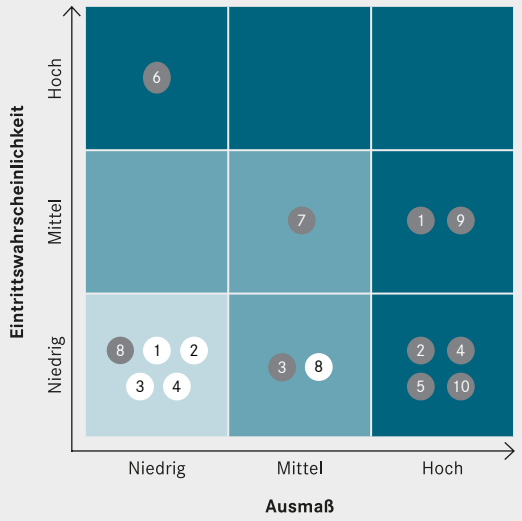
Auch Sachverhalte, die aktuell nicht als wesentlich eingeschätzt werden, aber aufgrund ihrer öffentlichen Wahrnehmung oder ihres außerordentlichen Charakters als relevant für den Adressaten des Zwischenberichts erachtet werden, können berichtet werden.

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	=	–

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 „niedrig" bewertet. Die Risiken auf dem Beschaffungsmarkt werden in ihrem Ausmaß als „mittel" bewertet. Diese Einschätzungen sind im Wesentlichen auf den verkürzten Betrachtungszeitraum zurückzuführen.

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 „niedrig".

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. Im dritten Quartal 2026 schloss die Daimler Truck AG den zuvor angekündigten und geplanten Verkauf eines Teils ihrer ARCHION-Beteiligung im Rahmen einer Sekundärplatzierung ab und hält nunmehr – ebenso wie die Toyota Motor Corporation – eine Beteiligung von 25 % an ARCHION. 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 hat sich die Einschätzung der finanzwirtschaftlichen Risiken dahingehend geändert, dass das Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „niedrig" bewertet werden. 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. 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. Im dritten Quartal 2026 schloss die Daimler Truck AG den zuvor angekündigten, geplanten Verkauf eines Teils ihrer ARCHION-Beteiligung im Rahmen einer Sekundärplatzierung ab und hält nunmehr – ebenso wie die Toyota Motor Corporation – eine Beteiligung von 25 % an ARCHION. Damit wurde die im Zuge der Integration vorgesehene Eigentümerstruktur von ARCHION vollständig umgesetzt.

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 im zweiten Quartal 2026 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 wurden weitere Zahlungsmittelzuflüsse aus der zuvor angekündigten und geplanten, im dritten Quartal 2026 abgeschlossenen Reduzierung unseres Anteils an ARCHION von 0,6 Mrd. € 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. Das US-Handelsministerium hat den Antrag von Daimler Truck auf Anerkennung von US-Wertschöpfungsanteilen mit Wirkung zum 1. November 2025 genehmigt. Die im zweiten Quartal vorgenommene Anhebung der Prognose für das Geschäftsjahr 2026 auf Konzernebene, für das Industriegeschäft und das Segment Trucks North America wird durch die weitere Geschäftsentwicklung im dritten Quartal bestätigt. Darüber hinaus sind die aus der Teilnahme von Daimler Truck am Ausgleichsmechanismus für US-Importzölle (Import Adjustment Offset, IAO) erwarteten positiven Ergebniseffekte im hohen zweistelligen bis niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich in der Prognose berücksichtigt.

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 eines anhaltenden Irankonflikts und damit verbundener regionaler Spannungen bei fortbestehender Unsicherheit über den weiteren Verlauf der Friedensgespräche und weiterhin erhöhten Energiepreisen. Wesentliche Abweichungen von diesem Szenario, sei es durch eine deutliche diplomatische Annäherung oder eine erneute Eskalation der regionalen Konfliktlage mit weitreichenden Auswirkungen auf globale Lieferketten und Energiemärkte, sind in der aktuellen Einschätzung nicht berücksichtigt.

Weltwirtschaft
Die realwirtschaftliche Entwicklung wird vom weiteren Verlauf des Konflikts im Nahen Osten beeinflusst. 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 bis zu 2,5 %. 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 %. Eine weitere Zinserhöhung der Fed im laufenden Jahr ist wahrscheinlich.

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 3,0 %. Die Wirtschaftsleistung der Eurozone dürfte in 2026 um 1,0 % 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	Q3 2026	
	Berichtet	Prognose im zusammengefassten Lagebericht 2025	Aktualisierte Prognose für das Jahr 2026	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. €**	–	
Industriegeschäft						
Absatz[2] – in Tsd. Einheiten –	315	330 bis 360	–	**340 bis 370**	–	
Umsatz	42,1 Mrd. €	42 bis 46 Mrd. €	–	**43 bis 47 Mrd. €**	–	
Bereinigte Umsatzrendite	7,9 %	6 % bis 8 %	–	**7 % bis 9 %**	–	
Free Cash Flow[3]	1,8 Mrd. €	2,7 bis 3,2 Mrd. €	–	**3,0 bis 3,5 Mrd. €**	–	
Trucks North America						
Absatz – in Tsd. Einheiten -	142	150 bis 170	–	**160 bis 180**	–	
Bereinigte Umsatzrendite	10,7 %	6 % bis 8 %	–	**9 % bis 11 %**	–	
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**	–	
Bereinigte Umsatzrendite	10,0 %	8 % bis 10 %	–	–	–	
Financial Services						
Bereinigte Eigenkapitalrendite	6,1 %	6 % bis 8 %	–	–	–	

1 Aufgrund der Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso seit 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	Q3 2026	Q3 2025	Q1-3 2026	Q1-3 2025
Umsatzerlöse	3	12.575	10.551	34.848	33.733
Umsatzkosten	4	-10.186	-8.699	-28.499	-27.274
Bruttoergebnis vom Umsatz		2.389	1.852	6.349	6.459
Vertriebskosten		-581	-589	-1.760	-1.793
Allgemeine Verwaltungskosten	4	-297	-340	-986	-1.327
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	4	-471	-444	-1.392	-1.650
Sonstige betriebliche Erträge	5	165	147	469	518
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5	-154	-31	-455	-145
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	9	-25	-40	-523	-107
Übriges Finanzergebnis		18	-1	-6	-3
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	18	1.045	553	1.697	1.952
Zinserträge		116	98	317	295
Zinsaufwendungen		-69	-82	-220	-241
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern		1.091	569	1.793	2.006
Ertragsteuern	6	-389	-162	-813	-605
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern		702	407	980	1.401
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	2	–	51	1.385	166
Konzernergebnis		702	458	2.365	1.567
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		14	24	45	86
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG		689	434	2.320	1.481
davon aus fortgeführten Aktivitäten		689	392	947	1.339
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		–	42	1.373	142
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre an der Daimler Truck Holding AG					
Unverwässert und verwässert		0,91	0,57	3,04	1,92
davon aus fortgeführten Aktivitäten		0,91	0,51	1,24	1,74
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		–	0,06	1,80	0,18

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

B.02

in Millionen €	Q3 2026	Q3 2025	Q1-3 2026	Q1-3 2025
Konzernergebnis	**702**	458	**2.365**	1.567
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	**56**	-3	**1.114**	-1.094
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	**–**	–	**1**	-1
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	**39**	26	**-94**	88
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	**95**	23	**1.021**	-1.007
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	**11**	11	**-12**	30
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	**153**	47	**267**	334
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	**164**	57	**255**	364
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	**260**	81	**1.276**	-643
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	**–**	-5	**1**	-14
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	**260**	86	**1.275**	-630
Gesamtergebnis	**962**	539	**3.641**	923
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	**14**	19	**45**	72
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG am Gesamtergebnis	**949**	520	**3.596**	851

Konzernbilanz

B.03

in Millionen €	Anmerkung	30. Sept. 2026	31. Dez. 2025
Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	7	2.867	2.771
Sachanlagen	8	7.271	6.991
Vermietete Gegenstände		4.313	4.117
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	9	1.893	896
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	10	14.206	13.491
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		119	95
Übrige finanzielle Vermögenswerte		505	596
Aktive latente Steuern		2.017	2.229
Langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		21	11
Übrige Vermögenswerte		857	687
Langfristige Vermögenswerte		34.070	31.884
Vorräte	11	9.034	7.209
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		4.074	3.641
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	10	12.976	12.618
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		8.399	8.550
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen		3.097	2.630
Übrige finanzielle Vermögenswerte		1.052	1.137
Übrige Vermögenswerte		1.449	1.383
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	2	–	3.478
Kurzfristige Vermögenswerte		40.080	40.646
Bilanzsumme		74.149	72.530

in Millionen €	Anmerkung	30. Sept. 2026	31. Dez. 2025
Eigenkapital und Schulden			
Gezeichnetes Kapital		766	766
Kapitalrücklagen		14.334	14.334
Gewinnrücklagen		10.432	9.244
Übrige Rücklagen		-2.131	-2.792
Den Aktionären zustehendes Eigenkapital		23.400	21.552
Nicht beherrschende Anteile		373	517
Eigenkapital	12	23.773	22.068
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	13	805	908
Rückstellungen für sonstige Risiken	14	2.713	2.861
Finanzierungsverbindlichkeiten	15	17.801	20.426
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		1.360	1.280
Passive latente Steuern		249	42
Passivischer Abgrenzungsposten		604	663
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		2.122	2.014
Übrige Verbindlichkeiten		132	135
Langfristige Schulden		25.786	28.328
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		5.156	3.794
Rückstellungen für sonstige Risiken	14	2.339	2.215
Finanzierungsverbindlichkeiten	15	11.268	8.767
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		2.715	2.516
Passivischer Abgrenzungsposten		329	379
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		1.984	2.002
Übrige Verbindlichkeiten		799	861
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	2	–	1.600
Kurzfristige Schulden		24.590	22.133
Bilanzsumme		74.149	72.530

Konzern-Kapitalflussrechnung[1]

B.04

in Millionen €	Q1-3 2026	Q1-3 2025
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	**3.251**	2.272
Abschreibungen/Wertminderungen	**768**	816
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	**-366**	298
Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	**-14**	-29
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden		
Vorräte	**-1.826**	-1.041
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**-212**	89
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**1.081**	103
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**-135**	1.298
Vermietete Fahrzeuge	**-112**	162
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	**-511**	-698
Gezahlte Ertragsteuern	**-471**	-733
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	**1.453**	2.538
Zugänge zu Sachanlagen	**-697**	-630
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	**-169**	-281
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	**45**	84
Erlöse aus dem Abgang aufgegebener Aktivitäten, abzüglich veräußerter liquider Mittel	**1.178**	–
Erlöse aus dem Verlust der Beherrschung über Beteiligungen	**28**	81
Erlöse aus der Veräußerung von Anteilen an Beteiligungen	**606**	–
Erwerb von Beteiligungen	**-161**	-231
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	**-1.818**	-2.248
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	**1.499**	1.840
Sonstige Ein- und Auszahlungen	**-83**	89
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	**429**	-1.297
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	**-435**	2.720
Erwerb eigener Aktien	**-329**	-616
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	**-1.451**	-1.462
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	**-65**	-175
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	**-2.280**	467
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**150**	-507
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**-249**	1.200
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	**8.648**	6.553
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	**8.399**	7.753

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	–	–	1.481	–	–	–	–	1.481	86	1.567
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	334	-1.079	26	88	–	-631	-14	-644
Gesamtergebnis	–	–	1.815	-1.079	26	88	–	850	72	922
Dividenden	–	–	-1.462	–	–	–	–	-1.462	-172	-1.634
Erwerb eigener Aktien	–	–	–	–	–	–	-616	-616	–	-616
Sonstige Veränderungen	–	–	4	–	–	–	–	4	19	23
Stand zum 30. September 2025	**792**	**14.308**	**9.568**	**-2.781**	**10**	**62**	**-976**	**20.983**	**564**	**21.547**
Stand zum 1. Januar 2026	**766**	**14.334**	**9.244**	**-2.947**	**8**	**147**	**–**	**21.552**	**517**	**22.068**
Konzernergebnis	**–**	**–**	**2.320**	**–**	**–**	**–**	**–**	**2.320**	**45**	**2.365**
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**–**	**–**	**267**	**398**	**15**	**27**	**–**	**708**	**1**	**709**
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**2.588**	**398**	**15**	**27**	**–**	**3.029**	**46**	**3.074**
Dividenden	**–**	**–**	**-1.451**	**–**	**–**	**–**	**–**	**-1.451**	**-65**	**-1.516**
Veränderung aus der Entkonsolidierung der Mitsubishi Fuso-Gruppe[2]	**–**	**–**	**46**	**716**	**-27**	**-122**	**–**	**614**	**-187**	**426**
Erwerb eigener Aktien	**–**	**–**	**-36**	**–**	**–**	**–**	**-347**	**-384**	**–**	**-384**
Veränderungen im Konsolidierungskreis	**–**	**–**	**-61**	**–**	**–**	**–**	**–**	**-61**	**61**	**–**
Sonstige Veränderungen	**–**	**–**	**102**	**–**	**–**	**–**	**–**	**102**	**2**	**105**
Stand zum 30. September 2026	**766**	**14.334**	**10.432**	**-1.834**	**-3**	**53**	**-347**	**23.400**	**373**	**23.773**

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 3. November 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 ist derzeit dabei die erwarteten Auswirkungen des neuen Standards auf den Konzernabschluss zu analysieren. 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 grundsätzlich 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 „Bereitstellung von Finanzierungen für Kunden“ 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 Cash Flows aus der Geschäftstätigkeit zu verwenden. Daimler Truck nutzt derzeit das Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Geschäftsbereichen als Ausgangspunkt der Überleitungsrechnung zu den Cash Flows 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-Cash Flows, deren Auswirkungen der Konzern derzeit prüft.

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

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

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

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

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. Im dritten Quartal 2026 schloss die Daimler Truck AG den zuvor angekündigten und geplanten Verkauf eines Teils ihrer ARCHION-Beteiligung im Rahmen einer Sekundärplatzierung ab und hält zum 30. September 2026 - ebenso wie die Toyota Motor Corporation - eine Beteiligung von 25 % an ARCHION. Damit wurde die im Zuge der Integration vorgesehene Eigentümerstruktur von ARCHION vollständig umgesetzt.

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 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.

Im dritten Quartal 2026 wurden auf Basis zusätzlicher Erkenntnisse Anpassungen der Eröffnungsbilanz der ARCHION vorgenommen, die sich auf die Ermittlung des Zugangswertes der Anteile an ARCHION auswirken. Hieraus resultierte eine Reduzierung des im At-equity-Ergebnis erfassten Ertrags um 20 Mio. € auf 31 Mio. €. Weitere Informationen sind in Anmerkung 5. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen und Anmerkung 9. At-equity bewertete Finanzinvestitionen enthalten.

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 liegt der Fokus sowohl in der internen Steuerung als auch folglich in der externen Berichterstattung auf den fortgeführten Aktivitäten. 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 entfiel diese Klassifizierung. Die Anteile an ARCHION werden 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 Cash Flows der laufenden Geschäftstätigkeit der Mitsubishi Fuso-Gruppe bis zum Wirksamwerden der Transaktion in den konsolidierten Cash Flows enthalten und 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.

Veräußerung von Anteilen an der ARCHION Corporation
Im zweiten Quartal 2026 wurden die zur Veräußerung vorgesehenen Anteile an ARCHION als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte klassifiziert. Infolgedessen wurden die betreffenden Anteile zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet und ein Wertminderungsaufwand in den fortgeführten Aktivitäten erfasst. Weitere Informationen hierzu sind in Anmerkung 5. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen enthalten.

Im dritten Quartal 2026 schloss der Daimler Truck-Konzern die zuvor angekündigte und geplante Veräußerung dieser Anteile an ARCHION ab und reduzierte seine Beteiligung auf 25 %. Aus der Veräußerung resultierte ein Zahlungsmittelzufluss von 606 Mio. €.

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 €	Q1-3 2026	Q1-3 2025
Umsatzerlöse	**933**	2.786
Umsatzkosten	**-695**	-2.042
Bruttoergebnis vom Umsatz	**238**	744
Vertriebskosten	**-91**	-299
Allgemeine Verwaltungskosten	**-27**	-57
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**-22**	-67
Sonstige betriebliche Erträge	**1.368**	-31
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**-6**	-4
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	**–**	2
Übriges Finanzergebnis	**–**	-15
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	**1.460**	274
Zinsergebnis	**-3**	-7
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	**1.457**	266
Ertragsteuern	**-73**	-100
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	**1.385**	166
davon Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	**57**	266
Ertragsteuern auf das Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit	**-10**	-100
davon Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	**47**	166
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 (Q1-3 2026) zeigt die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten. Die Cash Flows der Mitsubishi Fuso-Gruppe sind bis zum Wirksamwerden der Transaktion in den aufgegebenen Aktivitäten enthalten. Für den Zeitraum nach der Entkonsolidierung werden keine Cash Flows 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 €	**Q1-3 2026**	Q1-3 2025
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten	**1.793**	2.006
Ergebnis vor Ertragsteuern aus aufgegebenen Aktivitäten	**1.457**	266
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	**3.251**	2.272

B.09

Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten

	Q1-3 2026			Q1-3 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**	**1.564**	**1.453**	237	2.301	2.538
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	**9**	**420**	**429**	21	-1.318	-1.297
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	**241**	**-2.521**	**-2.280**	-356	823	467

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 drittes Quartal

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung[2]	Daimler Truck-Konzern
in Millionen €							
Q3 2026							
Umsatzerlöse IFRS 15	**5.691**	**5.201**	**1.289**	**84**	**12.264**	**-643**	**11.621**
Europa	**19**	**3.162**	**1.009**	**41**	**4.232**	**-276**	**3.956**
Nordamerika	**5.625**	**304**	**79**	**29**	**6.038**	**-289**	**5.749**
Asien	**1**	**634**	**12**	**4**	**651**	**-41**	**610**
Lateinamerika[1]	**33**	**801**	**177**	**2**	**1.014**	**-34**	**980**
Übrige Märkte	**12**	**300**	**11**	**7**	**329**	**-3**	**326**
Sonstige Umsatzerlöse	**14**	**163**	**54**	**856**	**1.087**	**-132**	**954**
Umsatzerlöse gesamt	**5.704**	**5.363**	**1.343**	**940**	**13.350**	**-775**	**12.575**
Q3 2025							
Umsatzerlöse IFRS 15	3.996	4.735	1.351	60	10.143	-513	9.630
Europa[3]	15	3.106	1.050	25	4.196	-286	3.909
Nordamerika	3.945	161	67	25	4.198	-156	4.042
Asien	1	509	7	3	520	-6	514
Lateinamerika[1]	22	747	212	3	983	-54	929
Übrige Märkte[3]	13	212	16	5	247	-11	236
Sonstige Umsatzerlöse	–	151	51	796	997	-76	922
Umsatzerlöse gesamt	3.996	4.886	1.402	856	11.140	-589	10.551

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 erste neun Monate

in Millionen €	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung[2]	Daimler Truck-Konzern
Q1-3 2026							
Umsatzerlöse IFRS 15	**14.685**	**14.816**	**3.978**	**178**	**33.658**	**-1.603**	**32.054**
Europa	**56**	**9.336**	**3.125**	**94**	**12.611**	**-709**	**11.902**
Nordamerika	**14.516**	**744**	**194**	**51**	**15.507**	**-727**	**14.780**
Asien	**3**	**1.626**	**44**	**10**	**1.682**	**-49**	**1.633**
Lateinamerika[1]	**82**	**2.238**	**584**	**8**	**2.912**	**-110**	**2.802**
Übrige Märkte	**29**	**872**	**31**	**15**	**947**	**-9**	**938**
Sonstige Umsatzerlöse	**40**	**470**	**164**	**2.476**	**3.150**	**-357**	**2.794**
Umsatzerlöse gesamt	**14.725**	**15.286**	**4.142**	**2.654**	**36.808**	**-1.960**	**34.848**
Q1-3 2025							
Umsatzerlöse IFRS 15	14.464	13.621	4.040	178	32.304	-1.409	30.895
Europa[3]	45	8.531	3.136	79	11.791	-616	11.175
Nordamerika	14.302	578	206	62	15.149	-570	14.579
Asien	3	1.619	18	9	1.648	-10	1.638
Lateinamerika[1]	67	2.176	640	7	2.890	-177	2.714
Übrige Märkte[3]	48	716	41	21	825	-36	789
Sonstige Umsatzerlöse	24	500	163	2.422	3.109	-271	2.838
Umsatzerlöse gesamt	14.488	14.121	4.204	2.600	35.413	-1.680	33.733

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

Umsatzkosten
Im dritten Quartal 2026 erhöhten sich die Umsatzkosten auf 10.186 Mio. € (Q3 2025: 8.699 Mio. €) sowie in den ersten neun Monaten 2026 auf 28.499 Mio. € (Q1-3 2025: 27.274 Mio. €) im Wesentlichen aufgrund des höheren Absatzvolumens. Gegenläufig wirkten Erstattungsansprüche für seit dem 1. November 2025 entrichtete Einfuhrzölle, die infolge der Anerkennung von US-Wertschöpfungsanteilen durch das US-Handelsministerium erfasst wurden und zu einer Reduzierung der Umsatzkosten des Segments Trucks North America um einen niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Betrag führten.

Allgemeine Verwaltungskosten
Im dritten Quartal 2026 verringerten sich die allgemeinen Verwaltungskosten auf 297 Mio. € (Q3 2025: 340 Mio. €) sowie in den ersten neun Monaten 2026 auf 986 Mio. € (Q1-3 2025: 1.327 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 niedrigere Personal- sowie IT-Kosten positiv aus.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten
Im dritten Quartal 2026 betrugen die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten 471 Mio. € (Q3 2025: 444 Mio. €) sowie in den ersten neun Monaten 2026 1.392 Mio. € (Q1-3 2025: 1.650 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 dritten Quartal 2026 auf 165 Mio. € (Q3 2025: 147 Mio. €) sowie in den ersten neun Monaten 2026 auf 469 Mio. € (Q1-3 2025: 518 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen im dritten Quartal 2026 bei 154 Mio. € (Q3 2025: 31 Mio. €) sowie in den ersten neun Monaten 2026 bei 455 Mio. € (Q1-3 2025: 145 Mio. €). Darin enthalten war ein im zweiten Quartal erfasster Sondereffekt in Höhe von 222 Mio. € aus der Wertminderung der im zweiten Quartal als zur Veräußerung gehalten klassifizierten Anteile an ARCHION. Die im dritten Quartal 2026 im Rahmen einer Sekundärplatzierung vollzogene, zuvor angekündigte und geplante Veräußerung dieser Anteile führte zu einem realisierten Verlust in Höhe von 71 Mio. €. Weitere Informationen sind in Anmerkung 9. At-equity bewertete Finanzinvestitionen enthalten.

6. Ertragsteuern

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

B.11

Ertragsteuern

in Millionen €	**Q3 2026**	Q3 2025	**Q1-3 2026**	Q1-3 2025
Ergebnis vor Ertragsteuern	**1.091**	569	**1.793**	2.006
Ertragsteuern	**-389**	-162	**-813**	-605
Steuerquote	**35,6 %**	28,5 %	**45,4 %**	30,2 %

Im dritten Quartal 2026 führte der steuerlich nicht berücksichtigungsfähige Verlust aus der zuvor angekündigten und geplanten Veräußerung von ARCHION-Anteilen im Zuge der abgeschlossenen Reduzierung der Beteiligungsquote auf 25 % zu einer Erhöhung der Steuerquote.

In den ersten neun Monaten 2026 wirkten sich steuerlich nicht berücksichtigungsfähige Wertminderungen auf Beteiligungen an Amplify und ARCHION sowie der steuerlich nicht berücksichtigungsfähige Verlust aus der zuvor angekündigten und geplanten Veräußerung von ARCHION-Anteilen im Zuge der abgeschlossenen Reduzierung der Beteiligungsquote auf 25 % 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. Sept. 2026**	31. Dez. 2025
Geschäfts- oder Firmenwerte (erworben)	**591**	564
Entwicklungskosten (selbst geschaffen)	**1.085**	1.019
Übrige immaterielle Vermögenswerte[1]	**1.192**	1.188
	2.867	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. 46 Mio. € im dritten Quartal 2026 (Q3 2025: 57 Mio. €) sowie in den ersten neun Monaten 2026 i.H.v. 126 Mio. € (Q1-3 2025: 223 Mio. €). Diese resultierten im Wesentlichen aus mehreren Produkt- und Technologieprojekten zur Elektrifizierung unserer Fahrzeuge.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten belaufen sich im dritten Quartal 2026 auf 22 Mio. € (Q3 2025: 19 Mio. €) sowie in den ersten neun Monaten 2026 auf 64 Mio. € (Q1-3 2025: 67 Mio. €).

8. Sachanlagen

Die zum 30. September 2026 in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 7.271 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. Sept. 2026**	31. Dez. 2025
Grundstücke, Bauten und grundstücksgleiche Rechte	**2.390**	2.246
Technische Anlagen und Maschinen	**1.666**	1.660
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	**1.632**	1.665
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	**986**	878
	6.673	6.450

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

B.14

Nutzungsrechte

in Millionen €	**30. Sept. 2026**	31. Dez. 2025
Grundstücke, Bauten und grundstücksgleiche Rechte	**510**	474
Technische Anlagen und Maschinen	**9**	10
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	**79**	56
	597	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 Beteiligungen, die nach der Equity-Methode in den Konzernzwischenabschluss des Daimler Truck-Konzerns einbezogen werden.

cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric)
Zum 30. September 2026 haben der Daimler Truck-Konzern und die Volvo Group Kapitaleinlagen i.H.v. insgesamt 150 Mio. € (Q1-3 2025: 140 Mio. €) in cellcentric eingebracht, was zu einer Erhöhung des At-equity-Buchwerts des Daimler Truck-Konzerns um 75 Mio. € (Q1-3 2025: 70 Mio. €) führte.

Am 17. Juli 2026 unterzeichneten die Volvo Group, der Daimler Truck-Konzern, cellcentric und die Toyota Motor Corporation eine verbindliche Vereinbarung über den Eintritt der Toyota Motor Corporation als gleichberechtigter Gesellschafter von 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. Der Abschluss der Transaktion wird vorbehaltlich der erforderlichen behördlichen Genehmigungen gegen Ende des Jahres 2026 oder Anfang 2027 erwartet.

Amplify Cell Technologies LLC (Amplify)
Zum 30. September 2026 haben der Daimler Truck-Konzern, Accelera by Cummins, PACCAR und EVE Energy Kapitaleinlagen i.H.v. 143 Mio. € (Q3 2025: 135 Mio. €) in die Amplify Cell Technologies LLC eingebracht, was zu einer Erhöhung der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen des Daimler Truck-Konzerns um 45 Mio. € (Q3 2025: 42 Mio. €) führte.

Das At-equity-Ergebnis der Amplify zum 30. September 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)
Zum 30. September 2026 hält die Daimler Truck AG einen Anteil von 25 % an ARCHION.

Im Zusammenhang mit dem signifikanten Rückgang des beobachtbaren Marktwertes von ARCHION im zweiten Quartal 2026 wurde eine Werthaltigkeitsprüfung der Beteiligung durchgeführt. Diese erfolgte auf Basis eines internen Bewertungsmodells unter Anwendung eines Discounted-Cashflow-Verfahrens, dessen Inputfaktoren der Bewertungshierarchie der Stufe 3 entsprechen. Infolge der Werthaltigkeitsprüfung wurden Wertminderungen i.H.v. insgesamt 519 Mio. € erfasst. Hiervon entfielen 222 Mio. € auf die als zur Veräußerung gehaltenen Anteile an ARCHION und 297 Mio. € auf den nach der Equity-Methode bilanzierten Anteil der Beteiligung. Der auf den At-equity bilanzierten Anteil entfallende Wertminderungsaufwand wurde im At-equity-Ergebnis erfasst.

Darüber hinaus wurden im dritten Quartal 2026 auf Basis zusätzlicher Erkenntnisse Anpassungen der vorläufigen Werte der Eröffnungsbilanz von ARCHION vorgenommen, die sich auf die Ermittlung des Zugangswertes der Anteile an ARCHION auswirken. Hieraus resultierte eine Reduzierung des im At-equity-Ergebnis erfassten Ertrags um 20 Mio. € auf 31 Mio. € und eine entsprechende Reduzierung der Wertminderungen auf 499 Mio. €. Weitere Informationen sind in Anmerkung 2. Aufgegebene Aktivitäten und abgegangene Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte enthalten.

B.15

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

in Millionen €	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschafts-unternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
30. Sept. 2026				
At-equity-Buchwert	**1.174**	**705**	**13**	**1.893**
At-equity-Ergebnis (Q3 2026)	**7**	**-33**	**1**	**-25**
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2026)	**-212**	**-312**	**2**	**-523**
31. Dezember 2025				
At-equity-Buchwert	9	874	14	896
At-equity-Ergebnis (Q3 2025)	1	-41	1	-40
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2025)	3	-112	3	-107

B.16

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Beteiligungen

in Millionen €	cellcentric[1,2]	Amplify[1,3]	ARCHION[1,4]	Übrige	Gesamt
30. September 2026					
Höhe des Anteils (in %)	**50,0**	**30,0**	**25,0**		
At-equity-Buchwert	**411**	**164**	**1.162**	**143**	**1.880**
At-equity-Ergebnis (Q3 2026)	**-18**	**1**	**6**	**-15**	**-26**
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2026)	**-64**	**-207**	**-216**	**-37**	**-525**
31. Dezember 2025					
Höhe des Anteils (in %)	50,0	30,0	–		
At-equity-Buchwert	402	320	–	160	**883**
At-equity-Ergebnis (Q3 2025)	-29	-5	–	-6	**-40**
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2025)	-81	-14	–	-15	**-110**

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

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 Endkundenmarkt zu verzeichnen.

B.17

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	30. Sept. 2026			31. Dez. 2025		
in Millionen €	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Brutto-Buchwert	**13.244**	**14.613**	**27.857**	12.848	13.839	26.688
Absatzfinanzierung mit Endkunden	**5.185**	**9.242**	**14.427**	5.048	8.823	13.871
Absatzfinanzierung mit Händlern	**5.815**	**1.039**	**6.854**	5.788	923	6.711
Finanzierungsleasingverträge	**2.220**	**4.293**	**6.513**	2.013	4.093	6.106
Restwertforderungen	**25**	**38**	**64**	–	–	–
Wertberichtigungen	**-268**	**-407**	**-676**	-230	-348	-578
Netto-Buchwert	**12.976**	**14.206**	**27.182**	12.618	13.491	26.109

11. Vorräte

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

B.18

Vorräte

in Millionen €	30. Sept. 2026	31. Dez. 2025
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	**1.770**	1.464
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	**2.397**	1.742
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	**4.849**	3.985
Geleistete Anzahlungen	**18**	19
	9.034	7.209

Die Vorräte erhöhten sich zum 30. September 2026 um 1.825 Mio. € im Vergleich zum 31. Dezember 2025. 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 zurückzuführen.

12. Eigenkapital

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

Gezeichnetes Kapital
Zum 30. September 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 8.266.047 eigene Aktien zu einem Erwerbspreis von insgesamt 347.276.730 € 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. Sept. 2026	31. Dez. 2025
Pensionsverpflichtungen	**331**	412
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	**474**	496
	805	908

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

B.20

Entwicklung des Finanzierungsstatus

in Millionen €	30. Sept. 2026	31. Dez. 2025
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen	**-5.231**	-5.441
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	**5.369**	5.329
Finanzierungsstatus	**138**	-112
Bilanzwerte	**138**	-112
davon in: Übrige Vermögenswerte	**469**	300
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	**-331**	-412

14. Rückstellungen für sonstige Risiken

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

B.21

Rückstellungen für sonstige Risiken

	30. Sept. 2026			31. Dez. 2025		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	**1.051**	**1.149**	**2.200**	1.011	1.129	2.139
Personal- und Sozialbereich	**709**	**837**	**1.547**	801	814	1.615
Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	**326**	**587**	**913**	182	762	944
Übrige	**253**	**140**	**393**	221	156	378
	2.339	**2.713**	**5.053**	2.215	2.861	5.075

15. Finanzierungsverbindlichkeiten

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

In den ersten neun Monaten 2026 wurden Anleihen i.H.v. 1.348 Mio. € an den internationalen Kapitalmärkten sowie Asset-Backed-Securities (ABS) mit einem Gesamtvolumen von umgerechnet 396 Mio. € emittiert. Gegenläufig wirkte die Rückzahlung von Anleihen i.H.v. 1.966 Mio. €.

B.22

Finanzierungsverbindlichkeiten

	30. Sept. 2026			31. Dez. 2025		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen/Bonds	**5.857**	**12.181**	**18.037**	3.378	15.189	18.567
Geldmarktpapiere	**542**	**–**	**542**	345	–	345
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	**4.181**	**4.155**	**8.336**	4.151	4.043	8.194
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	**348**	**558**	**907**	658	386	1.044
Leasingverbindlichkeiten	**176**	**436**	**612**	155	391	546
Darlehen und übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	**164**	**244**	**408**	81	180	260
Nicht beherrschende Anteile (kündbare Instrumente gemäß IAS 32)	**–**	**228**	**228**	–	237	237
	11.268	**17.801**	**29.069**	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 des Konzerns dar. Die Vergleichswerte zum 31. Dezember 2025 umfassen dabei auch aufgegebene Aktivitäten. Ausgenommen sind Eigenkapitalinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden und nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 9 fallen, sowie Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen.

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

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

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente lagen auf Vorjahresniveau. Mittelzuflüsse ergaben sich insbesondere aus der Integration von Mitsubishi Fuso in die am 1. April 2026 gegründete Holdinggesellschaft ARCHION i.H.v. 1,4 Mrd. €, aus der zuvor angekündigten und geplanten, im dritten Quartal 2026 abgeschlossenen Reduzierung der Beteiligung an ARCHION auf 25 % i.H.v. 0,6 Mrd. € sowie aus dem Cash Flow der Geschäftstätigkeit. Mittelabflüsse ergaben sich aus der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, Rückzahlungen von Finanzierungsverbindlichkeiten, Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, den abgehenden Zahlungsmitteln von Mitsubishi Fuso i.H.v. 0,3 Mrd. € und Auszahlungen im Zusammenhang mit dem laufenden Aktienrückkaufprogramm i.H.v. 0,3 Mrd. €.

Die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen beliefen sich auf 3,2 Mrd. € und lagen deutlich über dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 2,7 Mrd. €). Der Anstieg 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. September 2026 bestehen keine derivativen Finanzinstrumente mehr, die in ein Hedge Accounting zur Absicherung einer Nettoinvestition einbezogen sind.

Die sonstigen finanziellen Forderungen und übrigen finanziellen Vermögenswerte beliefen sich auf 1,2 Mrd. € (31. Dezember 2025: 0,9 Mrd. €). Darin enthalten sind Erstattungsansprüche in Höhe eines niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Betrags für seit dem 1. November 2025 entrichtete Einfuhrzölle, die sich aus der Anerkennung von US-Wertschöpfungsanteilen durch das US-Handelsministerium ergeben.

Die Finanzierungsverbindlichkeiten beliefen sich auf 28,5 Mrd. € (31. Dezember 2025: 28,8 Mrd. €) und sind in Anmerkung 15. Finanzierungsverbindlichkeiten beschrieben.

B.23

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	30. Sept. 2026		31. Dez. 2025	
in Millionen €	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**27.182**	**27.051**	26.113	25.943
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**4.096**	**4.096**	4.248	4.248
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**8.399**	**8.399**	8.648	8.648
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	**3.216**	**3.216**	2.725	2.725
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**618**	**618**	273	273
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**2.396**	**2.396**	2.344	2.344
Zu Anschaffungskosten bewertet	**202**	**202**	108	108
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	**222**	**222**	250	250
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**67**	**67**	110	110
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**155**	**155**	140	140
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	**8**	**8**	22	22
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	**91**	**91**	355	355
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	**1.200**	**1.200**	943	943
	44.413	**44.283**	43.304	43.134
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	**28.458**	**28.750**	28.823	29.171
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**5.156**	**5.156**	4.464	4.464
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	**25**	**25**	29	29
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	**479**	**479**	260	260
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	**3.571**	**3.571**	3.555	3.555
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	**450**	**450**	482	482
	38.139	**38.432**	37.614	37.962

Bemessungshierarchie
Tabelle ↗ **B.24** zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind. Die Vergleichswerte zum 31. Dezember 2025 umfassen dabei auch aufgegebene Aktivitäten.

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. Sept. 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	**3.014**	**2.452**	**562**	**–**	2.617	2.391	226	–
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**618**	**55**	**562**	**–**	273	46	226	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**2.396**	**2.396**	**–**	**–**	2.344	2.344	–	–
Eigen- und Fremdkapitalanteile	**222**	**69**	**38**	**115**	250	107	36	107
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**67**	**67**	**–**	**–**	110	105	–	4
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**155**	**2**	**38**	**115**	140	2	36	103
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	**8**	**–**	**8**	**–**	22	–	22	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	**91**	**–**	**91**	**–**	355	–	355	–
	3.335	**2.521**	**699**	**115**	3.244	2.498	639	107
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	**25**	**–**	**13**	**12**	29	–	9	20
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	**479**	**–**	**479**	**–**	260	–	260	–
	504	**–**	**492**	**12**	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 dritte Quartal und die ersten neun Monate 2026 im Vergleich zum dritten Quartal und ersten neun Monaten 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
Q3 2026							
Außenumsatzerlöse	**5.677**	**4.771**	**1.285**	**877**	**12.610**	**-35**	**12.575**
Konzerninterne Umsatzerlöse	**27**	**593**	**57**	**63**	**740**	**-740**	**–**
Umsatzerlöse gesamt	**5.704**	**5.363**	**1.343**	**940**	**13.350**	**-775**	**12.575**
Segmentergebnis (EBIT)	**691**	**331**	**123**	**62**	**1.207**	**-162**	**1.045**
30. September 2026							
Segmentvermögenswerte	**7.915**	**16.579**	**4.170**	**32.279**	**60.943**	**1.267**	**62.210**
Segmentschulden	**6.934**	**10.154**	**2.734**	**29.085**	**48.906**	**-1.617**	**47.289**
Q3 2025[1]							
Außenumsatzerlöse	3.971	4.238	1.354	813	10.376	1.075	11.451
Konzerninterne Umsatzerlöse	25	648	48	44	764	-764	–
Umsatzerlöse gesamt	3.996	4.886	1.402	856	11.140	310	11.451
Segmentergebnis (EBIT)	254	283	136	41	714	-62	652
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
Q1-3 2026							
Außenumsatzerlöse	**14.643**	**13.632**	**3.991**	**2.494**	**34.760**	**1.023**	**35.782**
Konzerninterne Umsatzerlöse	**83**	**1.655**	**152**	**160**	**2.050**	**-2.050**	**–**
Umsatzerlöse gesamt	**14.725**	**15.286**	**4.142**	**2.654**	**36.808**	**-1.027**	**35.782**
Segmentergebnis (EBIT)	**1.135**	**867**	**380**	**159**	**2.542**	**616**	**3.157**
Q1-3 2025[1]							
Außenumsatzerlöse	14.410	12.366	4.050	2.482	33.307	3.212	36.519
Konzerninterne Umsatzerlöse	78	1.755	154	118	2.106	-2.106	–
Umsatzerlöse gesamt	14.488	14.121	4.204	2.600	35.413	1.106	36.519
Segmentergebnis (EBIT)	1.530	329	406	111	2.376	-150	2.226

1 Die geänderte Segmentzuordnung wurde in der Vergleichsperiode angepasst.
2 Das Segmentergebnis wurde in den ersten neun Monaten 2026 wesentlich durch einen Sondereffekt i.H.v. -199 Mio. € aus der Wertminderung an der Amplify beeinflusst (siehe Anmerkung 9). In den ersten neun Monaten des Vorjahres war im Segmentergebnis die im zweiten Quartal erfasste nicht zahlungswirksame Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten i.H.v. -148 Mio. € enthalten (siehe Anmerkung 4).
3 Das Segmentergebnis wurde in den ersten neun Monaten 2025 durch einen Sondereffekt i.H.v. insgesamt -340 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).

In den ersten neun Monaten 2026 umfasst der Posten „Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten“ im Wesentlichen einen im zweiten Quartal erfassten Sondereffekt in Höhe von 222 Mio. € aus der Wertminderung der im zweiten Quartal als zur Veräußerung gehalten klassifizierten Anteile an ARCHION. Die im dritten Quartal 2026 im Rahmen einer Sekundärplatzierung zuvor angekündigte und geplante, vollzogene Veräußerung dieser Anteile führte zu einem realisierten Verlust in Höhe von 71 Mio. €. 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. 232 Mio. € enthalten, die im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns im Bereich des autonomen Fahrens stehen (Q1-3 2025: 253 Mio. €). Gegenläufig wirkten Erträge aus dem ehemaligen Trucks Asia Segment i.H.v. 58 Mio. € (Q1-3 2025: 190 Mio. €).

B.26

Überleitung Umsatzerlöse Segmentberichterstattung zu Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Millionen €	Q3 2026	Q3 2025	Q1-3 2026	Q1-3 2025
Umsatzerlöse gemäß Segmentberichterstattung	**12.575**	11.451	**35.782**	36.519
abzüglich Umsatzerlöse aus aufgegebenen Aktivitäten	**–**	-899	**-933**	-2.786
Umsatzerlöse gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	**12.575**	10.551	**34.848**	33.733

B.27

Überleitung der Segmente auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Millionen €	Q3 2026	Q3 2025	Q1-3 2026	Q1-3 2025
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	**1.207**	714	**2.542**	2.376
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	**-19**	-33	**-304**	-86
Gewinn aus dem Verkauf der aufgegebenen Aktivitäten	**–**	–	**1.400**	–
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten[1]	**-137**	-32	**-435**	-107
Eliminierungen	**-6**	3	**-46**	43
EBIT gemäß Segmentberichterstattung	**1.045**	652	**3.157**	2.226
abzüglich EBIT aus aufgegebenen Aktivitäten	**–**	-98	**-1.460**	-274
Konzern EBIT	**1.045**	553	**1.697**	1.952

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, ARCHION und ihre Tochtergesellschaften, 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 des Kreises der nahestehenden Unternehmen oder Personen sowie der Art der Geschäftsbeziehungen wird auf die Erläuterung im Konzernabschluss 2025 in Anmerkung 38. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen verwiesen.

Die Lieferungen und Leistungen zwischen dem Daimler Truck-Konzern und nahestehenden Unternehmen umfassen Geschäftsbeziehungen mit der Mercedes-Benz Group, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und sind in Tabelle ↗ **B.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 einen Untermietvertrag (Sublease) dar. In den in der Tabelle ↗ **B.28** dargestellten Forderungen sind Forderungen aus Restwertgarantien resultierend aus Rückkaufvereinbarungen i.H.v. 64 Mio. € enthalten, die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen sind. Die vermieteten Nutzungsrechte gegenüber Mitsubishi Fuso i.H.v. 63 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. September 2026 374 Mio. € (31. Dezember 2025: 528 Mio. €). Die zugehörigen passivischen Abgrenzungsposten betragen zum 30. September 2026 126 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]	
	Q3 2026	Q3 2025	**Q1-3 2026**	Q1-3 2025	**Q3 2026**	Q3 2025	**Q1-3 2026**	Q1-3 2025	**September 2026**	31. Dez. 2025	**September 2026**	31. Dez. 2025
in Millionen €												
Assoziierte Unternehmen	**16**	63	**128**	215	**–**	5	**4**	11	**16**	48	**–**	3
Gemeinschaftsunternehmen	**27**	19	**104**	106	**3**	-5	**14**	16	**38**	59	**12**	15
Mercedes-Benz Group[4]	**276**	386	**928**	1.223	**78**	164	**310**	463	**225**	156	**903**	1.032
ARCHION[5]	**200**	–	**422**	–	**83**	–	**227**	–	**285**	–	**54**	–

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 dritten Quartal 2026 Aufwendungen für empfangene Dienstleistungen von der Mercedes-Benz Group i.H.v. 33 Mio. € (Q3 2025: 83 Mio. €) und in den ersten neun Monaten 2026 i.H.v. 133 Mio. € (Q1-3 2025: 226 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

US-Einfuhrzölle - Import Adjustment Offset (IAO) Program
Nach dem Abschlussstichtag hat das US-Handelsministerium am 5. Oktober 2026 die Teilnahme von Daimler Truck am Ausgleichsmechanismus für US-Importzölle (IAO Program) genehmigt. Auf Basis dieser Entscheidung erwartet Daimler Truck einen positiven Ergebniseffekt für Trucks North America im hohen zweistelligen bis niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich.

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

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

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit IAS 34 „Zwischenberichterstattung“, wie er in der EU anzuwenden ist, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-zwischenlageberichte 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 4. November 2026

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pritzer
Wirtschaftsprüfer

Rohrbach
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

Veröffentlichungen zum Q3 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
Thomas Built Buses
Mercedes-Benz Trucks
Mercedes-Benz Unimog
Daimler Truck Defence
BharatBenz
Daimler Buses
Financial Services

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

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

Thomas Built Buses
BharatBenz

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.