

DAIMLER

Innovationen für nachhaltige Mobilität
Geschäftsbericht 2008



Wichtige Kennzahlen

Daimler-Konzern				
	2008	2007	2006	08/07
Werte in Millionen €				Veränd. in %
Umsatz	95.873	99.399	99.222	-4 ¹
Westeuropa	45.916	49.289	46.999	-7
davon Deutschland	21.817	22.582	21.652	-3
NAFTA	21.139	23.499	27.857	-10
davon USA	17.922	20.270	24.943	-12
Übrige Märkte	28.818	26.611	24.366	+8
Beschäftigte (31.12.)	273.216	272.382	274.024	+0
Sachinvestitionen	3.559	2.927	3.005	+22
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	4.442	4.148	3.733	+7
davon aktiviert	1.387	990	715	+40
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit (einschließlich aufgegebene Aktivitäten)	3.205	13.088	14.337	-76
EBIT	2.730	8.710	4.992	-69
Wertbeitrag (Value Added) (einschließlich aufgegebene Aktivitäten)	(1.147)	1.380	631	.
Konzernergebnis	1.414	3.985	3.783	-65
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	1.704	4.855	3.166	-65
Ergebnis je Aktie (in €)	1,41	3,83	3,66	-63
Ergebnis je Aktie, fortgeführte Aktivitäten (in €)	1,71	4,67	3,06	-63
Dividendensumme	556	1.928	1.542	-71
Dividende je Aktie (in €)	0,60	2,00	1,50	-70

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte und Konsolidierungskreisveränderungen Umsatzrückgang um 1%.

Titel:

Mit dem seriennahen Konzeptfahrzeug **BlueZERO** präsentierte Mercedes-Benz im Januar 2009 auf der North American International Auto Show in Detroit den Weg in die umweltverträgliche Elektromobilität. Das intelligente, modulare Konzept ermöglicht auf Basis einer Fahrzeugarchitektur drei Modelle mit unterschiedlichen Antriebskonfigurationen, die alle Kundenanforderungen an nachhaltige Mobilität erfüllen können: den **BlueZERO E-CELL** mit batterie-elektrischem Antrieb, den **BlueZERO F-CELL** mit Brennstoffzelle und den **BlueZERO E-CELL PLUS** mit Elektroantrieb und zusätzlichem Verbrennungsmotor als Stromgenerator.

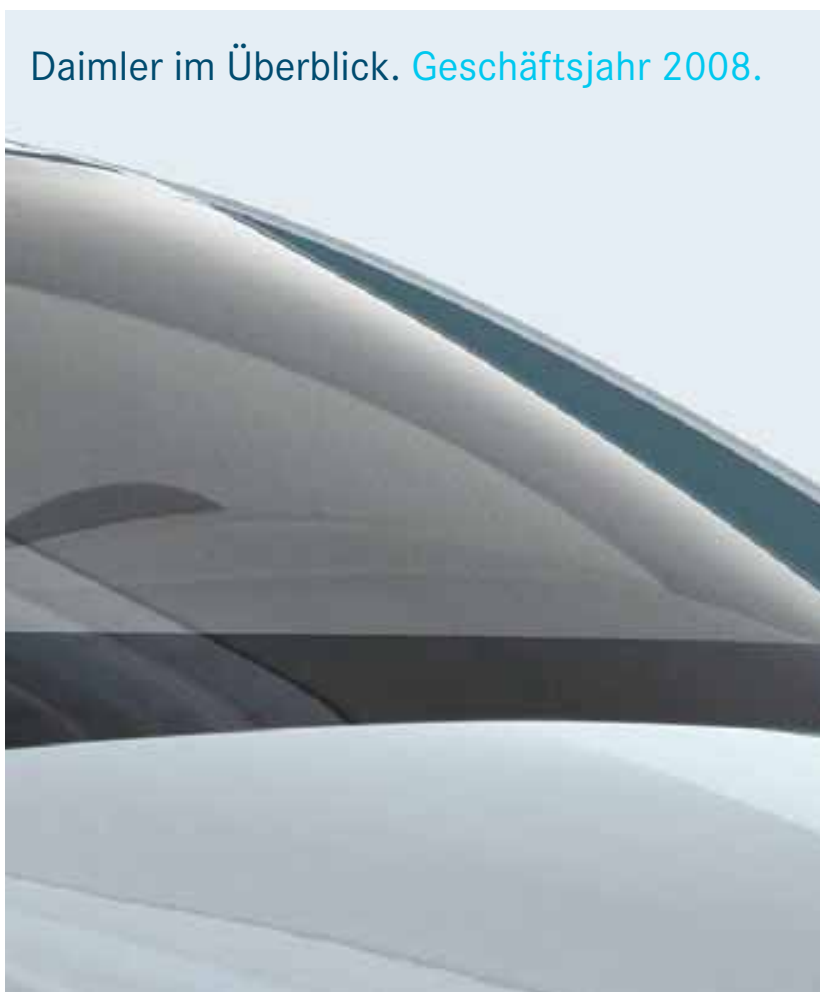
Geschäftsfelder

	2008	2007	2006	08/07
Werte in Millionen €				Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars				
EBIT	2.117	4.753	1.783	-55
Umsatz	47.772	52.430	51.410	-9
Umsatzrendite	4,4%	9,1%	3,5%	.
Sachinvestitionen	2.246	1.910	1.698	+18
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.994	2.733	2.274	+10
davon aktiviert	1.060	705	496	+50
Absatz (Einheiten)	1.273.013	1.293.184	1.251.797	-2
Beschäftigte (31.12.)	97.303	97.526	99.343	-0
Daimler Trucks				
EBIT	1.607	2.121	1.851	-24
Umsatz	28.572	28.466	31.789	+0
Umsatzrendite	5,6%	7,5%	5,8%	.
Sachinvestitionen	991	766	912	+29
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.056	1.047	1.038	+1
davon aktiviert	326	283	211	+15
Absatz (Einheiten)	472.074	467.667	516.087	+1
Beschäftigte (31.12.)	79.415	80.067	83.237	-1
Daimler Financial Services				
EBIT	677	630	807	+7
Umsatz	9.282	8.711	8.106	+7
Neugeschäft	29.514	27.611	27.754	+7
Vertragsvolumen	63.353	59.143	57.030	+7
Sachinvestitionen	41	29	17	+41
Beschäftigte (31.12.)	7.116	6.743	6.813	+6
Vans, Buses, Other				
EBIT	(1.239)	1.956	1.327	.
Umsatz	14.970	14.123	13.151	+6
Sachinvestitionen	270	241	378	+12
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	392	368	421	+7
davon aktiviert	1	2	8	-50
Absatz (Einheiten)	327.789	328.122	305.001	-0
Beschäftigte (31.12.)	40.255	39.968	37.679	+1

DAIMLER

Die Broschüre finden Sie im Internet unter:
<http://www.daimler.com/ir/gb2008>

Daimler im Überblick. [Geschäftsjahr 2008.](#)

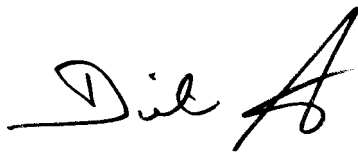


DAIMLER

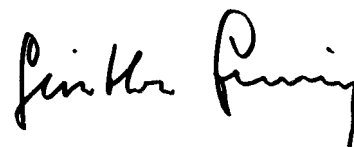
Wir haben das Automobil erfunden – jetzt gestalten wir mit Leidenschaft seine Zukunft. Als Pioniere des Automobilbaus betrachten wir es als Ansporn und Verpflichtung, unsere Tradition mit wegweisenden Technologien und hochwertigen Produkten fortzusetzen.

Unsere Philosophie ist klar: Wir geben unser Bestes für Kunden, die das Beste erwarten, und wir leben eine Kultur der Spitzenleistung, die auf gemeinsamen Werten basiert. Unsere Unternehmensgeschichte ist geprägt von Innovationen und Pionierleistungen; sie sind Grundlage und Ansporn für unseren Führungsanspruch im Automobilbau.

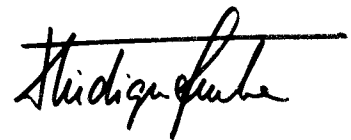
Dabei prägt der Grundsatz nachhaltiger Mobilität unser Denken und Handeln: Es ist unser Ziel, die Mobilitätsanforderungen der Zukunft erfolgreich zu bewältigen. Damit wollen wir dauerhaft Werte schaffen – für unsere Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter und die Gesellschaft insgesamt.



Dieter Zetsche



Günther Fleig



Rüdiger Grube



Andreas Renschler



Bodo Uebber



Thomas Weber

Mit diesem Geschäftsbericht 2008 wollen wir Ihnen unsere vielfältigen Aktivitäten zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität näherbringen. Die Inhalte haben wir für Sie in sieben Themenblöcke gegliedert.

Grundsätzliches und Exemplarisches aus der Welt von Daimler finden Sie auf den ersten Seiten dieses Berichts. In einer Bildstrecke auf den Seiten 10 bis 33 haben wir das Titelthema für Sie in optisch attraktiver Form aufbereitet. Der Lagebericht enthält eine Beschreibung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens. Informationen zu unseren Geschäftsfeldern, zum Thema Nachhaltigkeit und zur Corporate Governance sowie der vollständige Konzernabschluss runden das Informationsangebot ab.

Inhaltsverzeichnis

2 - 39

Das Unternehmen im Überblick

- 4** Brief des Vorstandsvorsitzenden
- 8** Mitglieder des Vorstands
- 10** Innovationen für nachhaltige Mobilität
- 34** Wichtige Ereignisse 2008
- 36** Die Daimler-Aktie

40 - 87

Konzernlagebericht

- 42** Geschäft und Strategie
- 53** Ertragslage
- 66** Finanzlage
- 72** Vermögenslage
- 74** Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage
- 75** Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2008
- 75** Risikobericht
- 82** Ausblick

88 - 101

Geschäftsfelder

- 90** Mercedes-Benz Cars
- 94** Daimler Trucks
- 98** Daimler Financial Services
- 100** Vans, Buses, Other

102 - 113

Nachhaltigkeit

- 104** Nachhaltigkeit bei Daimler
- 106** Innovation, Sicherheit und Umwelt
- 110** Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 112** Gesellschaftliche Verantwortung

114 - 139

Corporate Governance

- 116** Corporate Governance Bericht
- 120** Compliance
- 122** Vergütungsbericht
- 128** Entschensenerklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex
- 130** Mitglieder des Aufsichtsrats
- 134** Bericht des Aufsichtsrats
- 138** Bericht des Prüfungsausschusses

140 - 215

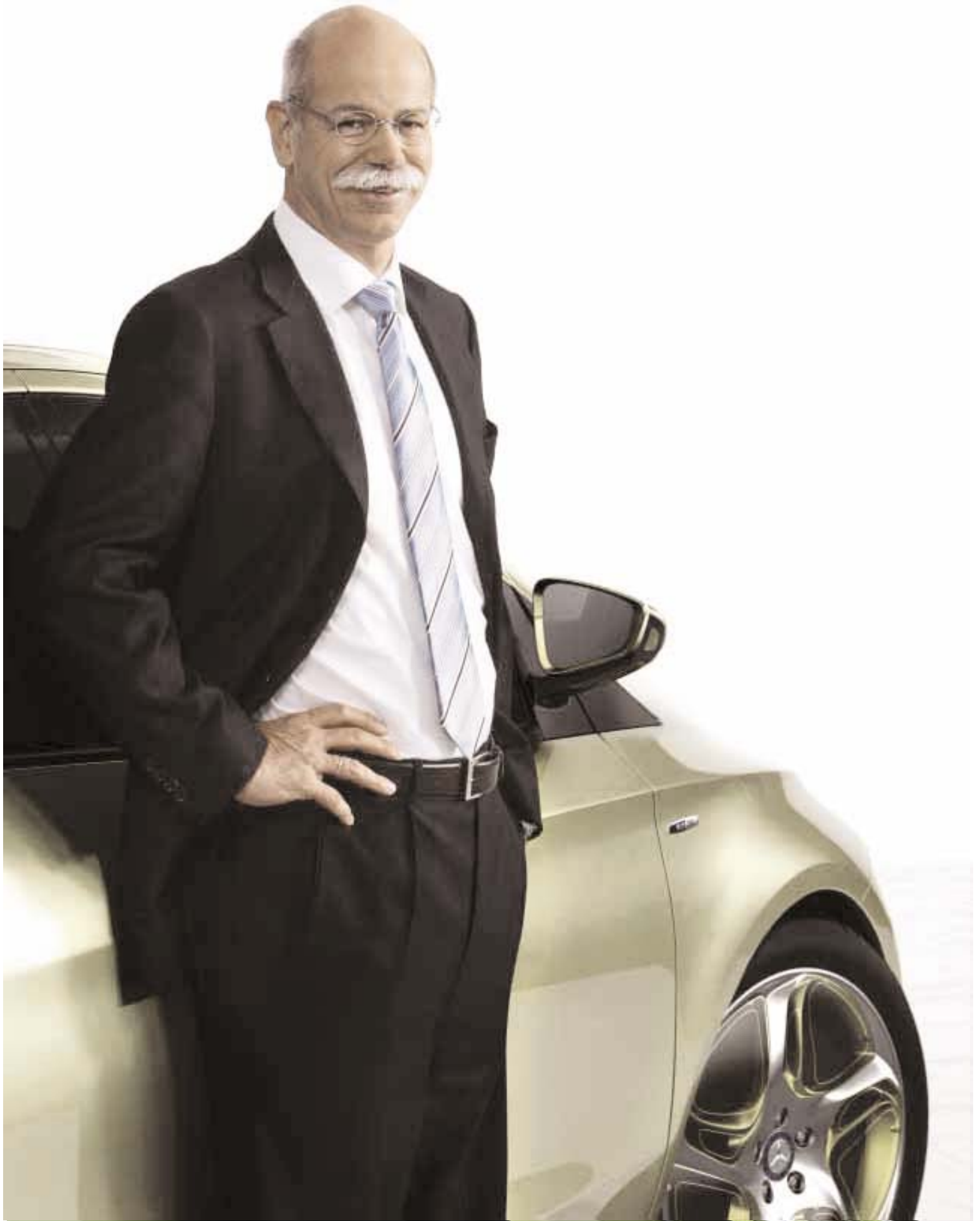
Konzernabschluss

- 142** Erklärung des Vorstands
- 143** Bestätigungsvermerk
- 144** Konzernabschluss

216 - 220

Weitere Informationen

- 216** Zehnjahresübersicht
- 218** Glossar
- 219** Stichwortverzeichnis
- 220** Internationale Konzernrepräsentanzen
 - Internet | Informationen | Adressen
 - Daimler weltweit
 - Finanzkalender 2009



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

2008 war für Daimler ein Geschäftsjahr mit zwei grundverschiedenen Gesichtern. In der ersten Jahreshälfte waren unsere Ergebnisse sehr gut: Bei Pkw, Transportern und Bussen haben wir neue Absatz-Bestmarken erzielt. Das zeigt, was Ihr Unternehmen unter »Normalbedingungen« zu leisten vermag.

Ab dem zweiten Halbjahr waren die Bedingungen aber alles andere als »normal«: Weltweit geriet die Automobilindustrie in den Sog der Finanzkrise, die schnell zur globalen Rezession wurde – mit entsprechenden Folgen für Absatz, Umsatz und Ergebnis im dritten und vierten Quartal, vor allem in unserer Pkw-Sparte. Über alle unsere Geschäfte hinweg konnten wir im Gesamtjahr ein Konzernergebnis von 1,4 Milliarden Euro erwirtschaften. Das EBIT aus dem laufenden Geschäft (ohne Chrysler) lag bei 6,2 Milliarden Euro.

Was waren die wichtigsten Entwicklungen in den einzelnen Geschäften?

Mercedes-Benz Cars hat sich in den ersten beiden Quartalen hervorragend entwickelt. Keine andere Premium-Marke ist in diesem Zeitraum so schnell gewachsen wie die mit dem Stern. In der zweiten Jahreshälfte gingen die Absätze dann infolge des weltweiten Einbruchs der Pkw-Märkte massiv zurück. Bezogen auf das Gesamtjahr konnten wir allerdings in wesentlichen Märkten Marktanteile hinzugewinnen; im Luxussegment behauptete Mercedes-Benz mit der S-Klasse-Limousine weltweit die Marktführerschaft. Für smart war 2008 das bisher beste Jahr überhaupt.

Daimler Trucks konnte Absatz und Umsatz leicht steigern und war auch 2008 der weltweit größte Hersteller im Segment der schweren und mittelschweren Lkw. In Europa und Lateinamerika erzielten wir mit Mercedes-Benz Trucks sogar einen neuen Absatzrekord. Mit dem neu vorgestellten Actros konnten wir 2008 Maßstäbe in puncto Wirtschaftlichkeit, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit setzen. In Nordamerika haben wir unser operatives Geschäft neu ausgerichtet, um uns auf die dortige Marktsituation einzustellen. Trucks Asia konnte den Vorjahresabsatz trotz schwieriger Bedingungen übertreffen. Unsere Präsenz in wichtigen Wachstumsregionen – vor allem in Russland und Indien – haben wir ausgebaut.

Mercedes-Benz Vans verkaufte im ersten Halbjahr mehr Fahrzeuge als je zuvor. Zeitweise arbeiteten unsere Werke an der Kapazitätsgrenze. Obwohl die Auswirkungen der Finanzkrise das Marktwachstum im zweiten Halbjahr spürbar gedämpft haben, erzielten unsere Transporter insgesamt das zweithöchste Absatzvolumen ihrer Geschichte.

Daimler Buses schrieb 2008 einen neuen Absatzrekord. Unsere weltweite Marktführerschaft im Segment der Busse über acht Tonnen haben wir behauptet. Und unsere Kooperation mit der indischen Sutlej Motors Ltd. markiert den Eintritt in einen weiteren wichtigen Wachstumsmarkt.

Daimler Financial Services konnte sein Vertragsvolumen trotz Wirtschaftskrise leicht steigern. Im Mittelpunkt standen hier Effizienzsteigerungen sowie die Neuorganisation unserer Aktivitäten in Nord- und Südamerika. Um das Risiko von Kreditausfällen so gering wie möglich zu halten, haben wir frühzeitig Gegenmaßnahmen eingeleitet.

Das alles zeigt: Unsere Substanz ist solide; wir sind gut aufgestellt. Fest steht aber auch, dass die Krise der Weltwirtschaft nicht überwunden ist. Für 2009 zeichnet sich eine tiefe Rezession ab.

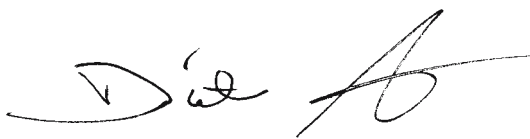
Das beste Mittel gegen diese schlechten Zeiten sind gute Produkte – mit wegweisenden Technologien. Beides haben wir: Die neue E-Klasse ist Vorreiter beim Thema Sicherheit. Ihre innovativen Benzin- und Dieselmotoren legen die Messlatte in Sachen Verbrauch und Sauberkeit nochmals höher; eine solche Optimierung des Verbrennungsmotors nützt der Umwelt kurz- und mittelfristig am meisten. Darüber hinaus bringen wir im Herbst 2009 mit dem S 400 BlueHYBRID als erster deutscher Hersteller serienmäßig einen Hybridantrieb auf den Markt. Er wird der weltweite CO₂-Champion in der Luxusklasse sein. Bei umweltfreundlichen Nutzfahrzeugen sind wir bereits heute führend.

Auch auf dem Weg zum emissionsfreien Fahren werden wir 2009 wichtige Meilensteine erreichen: In Kleinserie kommen noch in diesem Jahr ein Elektrosmart und ein Mercedes mit Brennstoffzellenantrieb; etwas später folgt der erste Mercedes mit batterie-elektrischem Antrieb. In all diesen Fällen setzen wir auf modernste Lithium-Ionen-Technologie, an deren Entwicklung und Produktion wir inzwischen direkt beteiligt sind. Gleichzeitig arbeiten wir gemeinsam mit Energieversorgern und anderen Partnern am Aufbau der für elektrisches Fahren notwendigen Infrastruktur. Das kostet Geld, aber es ist gut angelegt. Wir wollen der Motor für nachhaltige Mobilität sein. Auch in der jetzigen Situation haben Investitionen in Produkte, Technologien und strategisch wichtige Märkte oberste Priorität für uns.

Ihnen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, möchte ich für Ihr Vertrauen danken. Dank gebührt aber auch unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern: Ihr Können und ihr Einsatz sind die Grundlage dafür, dass wir uns der Weltwirtschaftskrise aus einer Position relativer Stärke stellen. Das Streben unserer Mitarbeiter nach Spitzenleistung ist auch der Schlüssel zur Verwirklichung unseres Anspruchs, gestärkt aus dieser Rezession hervorzugehen.

Die Lage ist außergewöhnlich, aber unsere Entschlossenheit ist es auch. Wir werden Kurs halten. Dafür bitte ich Sie auch in Zukunft um Ihre Unterstützung.

Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dieter Zetsche', with a long horizontal flourish extending to the right.

Dieter Zetsche

Mitglieder des Vorstands



Günther Fleig | 60
Personal & Arbeitsdirektor
Bestellung bis 2009

Bodo Uebber | 49
Finanzen & Controlling,
Daimler Financial Services
Bestellung bis 2011

Dieter Zetsche | 55
Vorsitzender des Vorstands,
Leiter Mercedes-Benz Cars
Bestellung bis 2010



Andreas Renschler | 50
Daimler Trucks
Bestellung bis 2010

Thomas Weber | 54
Konzernforschung &
Mercedes-Benz Cars Entwicklung
Bestellung bis 2010

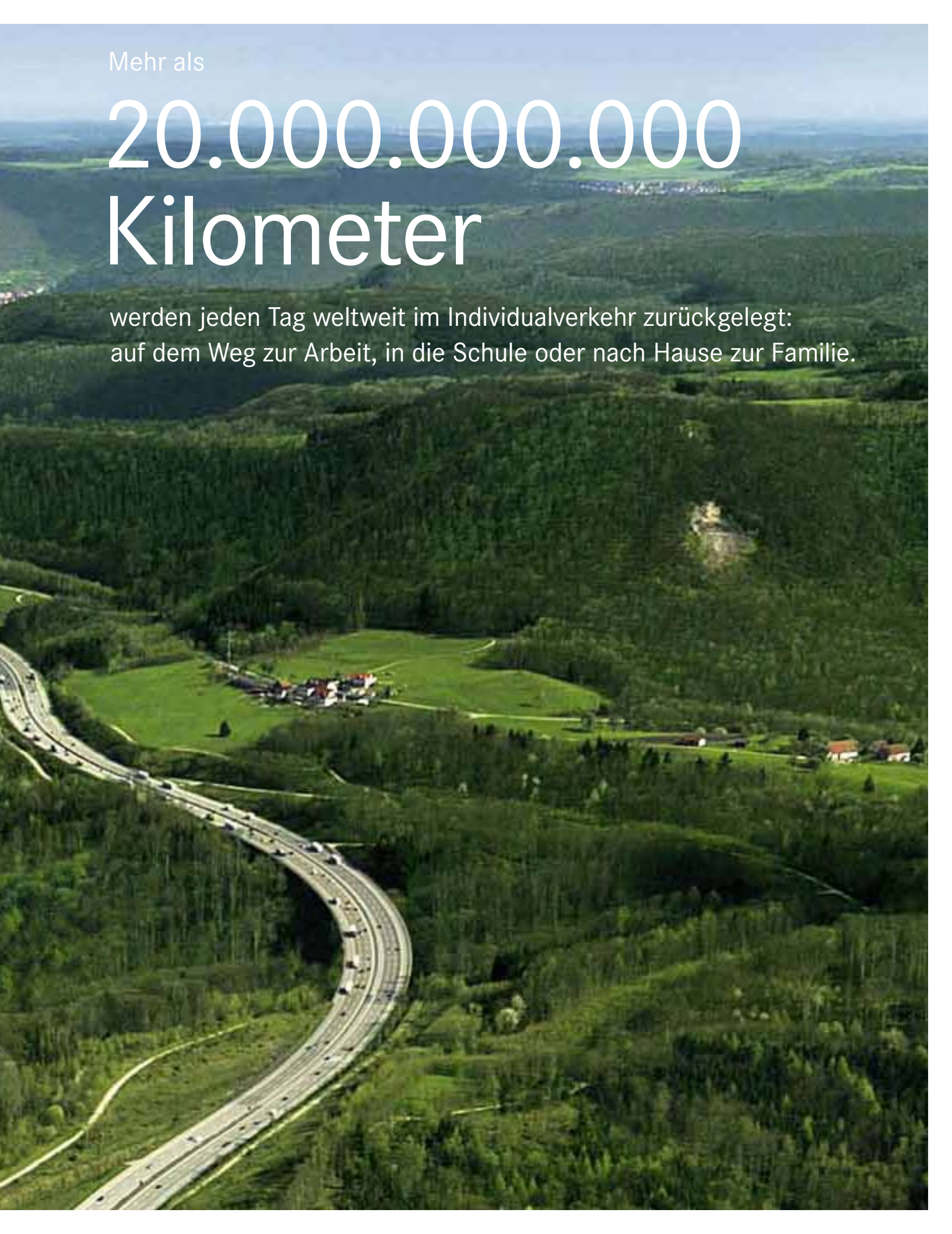
Rüdiger Grube | 57
Konzernentwicklung
Bestellung bis 2010



Mehr als

20.000.000.000 Kilometer

werden jeden Tag weltweit im Individualverkehr zurückgelegt:
auf dem Weg zur Arbeit, in die Schule oder nach Hause zur Familie.





Mercedes-Benz S 400 BlueHYBRID

Die intelligente Hochleistungs-Motorsteuerung reagiert sehr differenziert und stimmt das Antriebsystem aus Benzin- und Elektromotor optimal auf unterschiedliche Anforderungen ab. Dadurch werden Kraftstoffverbrauch und Emissionen deutlich reduziert.

... und jeder Kilometer zählt

Rund 19.000 Forscher und Entwickler stellen sich bei Daimler täglich der Herausforderung, die Mobilität der Zukunft mit innovativen Produkten sicher und nachhaltig zu gestalten. Im Pkw-Bereich verfolgen wir dieses Ziel mit unserer »Road to the Future«.

Ein Meilenstein auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität ist der Mercedes-Benz S 400 BlueHYBRID. Denn die Kombination aus weiterentwickeltem V6 Benzinmotor und kompaktem Elektromotor macht den S 400 BlueHYBRID zur weltweit sparsamsten Luxuslimousine mit Ottomotor: Der Benzinverbrauch beträgt im kombinierten Zyklus lediglich 7,9 Liter pro 100 Kilometer.

Das innovative Antriebssystem bietet doppelten Nutzen: Zum einen hilft es, Kraftstoff zu sparen und Emissionen zu reduzieren. Zum anderen steigert das

Zusammenspiel der beiden Aggregate die Dynamik des Fahrzeugs und sorgt für einen noch beeindruckenderen Drehmomentverlauf sowie souveräne Kraftentfaltung. Speziell entwickelte Lithium-Ionen-Hochvoltbatterien, eine höchst komfortable und effiziente Start-Stopp-Funktion, Rückgewinnung der Bremsenergie und viele Innovationen mehr belegen eindrucksvoll unseren Anspruch, den Kunden sparsame und umweltverträgliche Premium-Automobile anzubieten – ohne Verzicht auf die für Mercedes-Benz typischen Eigenschaften Sicherheit, Komfort und souveränes Fahrerlebnis.

Das kompakte Hybridmodul, das zwischen Getriebe und Motor platziert ist, dient auch als Anlasser und Lichtmaschine. Der scheibenförmige Elektromotor hilft, Kraftstoff zu sparen, und erhöht den Fahrspaß.





Rund

40.000.000 Tonnen

werden täglich alleine auf den Straßen Europas transportiert. Ob Obst, Gemüse, Kleidung, Baumaterialien oder sonstige Industriegüter – wir sind auf frische und zeitnahe Lieferungen angewiesen.



Mercedes-Benz Actros BlueTec

Der Weltmeister: Mit jedem eingesparten Liter Dieselkraftstoff erspart er der Umwelt rund 2.640 g CO₂. Heute sind bereits über 200.000 Mercedes-Benz Lkw mit BLUETEC-Technologie auf den Straßen unterwegs.



... umweltgerecht transportieren

Experten sagen bis zum Jahr 2030 eine Verdoppelung des Transportaufkommens gegenüber dem Jahr 2000 voraus. Mit der Initiative »Shaping Future Transportation« wollen wir Mobilität auch für künftige Generationen erhalten und so nachhaltig und sicher wie möglich gestalten.



Hochsensible Mess- und Prüfverfahren stellen sicher, dass die Abgas- und Verbrauchswerte unserer Nutzfahrzeugmotoren kontinuierlich verbessert werden.

Nach einer siebentägigen Messfahrt über 12.728 Kilometer stand es fest: Der Mercedes-Benz Actros mit BLUETEC-Technologie ging mit einem Verbrauch von exakt 19,44 Liter Dieselkraftstoff auf 100 km als »The most fuel efficient 40 ton truck« in das Guinnessbuch der Rekorde ein.

Das rechnet sich für die Logistikunternehmen und Fuhrparkbetreiber in Zeiten hoher Kraftstoffpreise, zahlt sich gleichzeitig aber auch für die Umwelt aus. Denn der neue Mercedes-Benz Actros reduziert die CO₂-Emission auf 20,5 Gramm je Tonne Nutzlast

und Kilometer (g/tkm) und ist damit auch CO₂-Weltmeister. Auch im alltäglichen Straßenverkehr liegt der Schwerlastzug mit Verbrauchswerten zwischen 30 und 35 Litern Treibstoff bzw. 30 bis 37 g/tkm CO₂ im Wettbewerbsumfeld ganz vorne.

Grundlage für diese herausragenden Ergebnisse ist die stetige Optimierung des konventionellen Nutzfahrzeug-Dieselmotors zu einem Hightech-Triebwerk. Allein durch die BLUETEC-Technologie sinkt der Dieselverbrauch um zwei bis fünf Prozent, was bis zu 2.000 Liter Einsparung je Lkw und Jahr bedeuten kann.



Rund

280.000 Busse

kamen im Jahr 2008 weltweit neu auf die Straßen. Sie verbinden Arbeitnehmer und Arbeitgeber, Schüler und Schulen, Studenten und Universitäten und bringen uns sicher und kosteneffizient an unser Ziel.





Orion VII Hybrid Bus

Die größte Hybridbusflotte der Welt legt in New York täglich mehr als 72.000 Kilometer zurück. Im Vergleich zu ihren Vorgängern haben die Lithium-Ionen-Batterien der Busse eine wesentlich längere Lebensdauer.

... schonen Ressourcen

Auf dem Weg zum abgasfreien Nutzfahrzeug hat Daimler die Initiative »Shaping Future Transportation« gestartet. Schon heute helfen Stadtbusse wie der Orion VII Hybrid oder der Fuso Aero Star Eco Hybrid weltweit, Treibstoff und Emissionen einzusparen.



Ein großer Schritt in Richtung emissionsfreie Antriebskonzepte im Nutzfahrzeugverkehr: Der Orion VII Hybrid-Bus reduziert die Emissionen deutlich und bietet dem Fahrer einen sauberen sowie angenehmen Arbeitsplatz.

Man hört sie kaum. Und man riecht sie nicht. Aber man kann sie sehen: die Busse der neuesten Generation in New York. Die US-Metropole hat als erste Weltstadt 850 Orion VII Hybrid-Busse mit der umweltfreundlichen Lithium-Ionen-Hybridtechnologie bestellt und bringt diese sukzessive auf die Straße. Die neuen Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechnik verbrauchen bis zu 30 % weniger Treibstoff als herkömmliche Busse und stoßen dabei bis zu 30 % weniger Kohlendioxid aus.

Von den Passagieren weitgehend unbemerkt erzeugt im Motorraum ein äußerst effizienter Verbrennungsmotor bei konstanten Drehzahlen Strom für den elektrischen Antrieb. Zusätzlich lädt die Bremsanlage bei jeder Bremsung die extrem leichten und langlebigen Lithium-Ionen-Batterien auf.

Die innovative Antriebstechnik hat zwischenzeitlich in der NAFTA-Region verstärkt Einzug gehalten. So kommen die umweltfreundlichen Orion Hybrid VII Busse nunmehr auch in Ottawa, Toronto und Houston zum Einsatz. Daimler arbeitet weiterhin konsequent darauf hin, dass bis zum Jahr 2015 der Brennstoffzellenantrieb den Dieselmotor zu weiten Teilen ablöst. Das Ziel der Daimler-Initiative »Shaping Future Transportation« liegt also in greifbarer Nähe: emissionsfreie Antriebskonzepte im Personennah- und Güterverkehr.



Mehr als

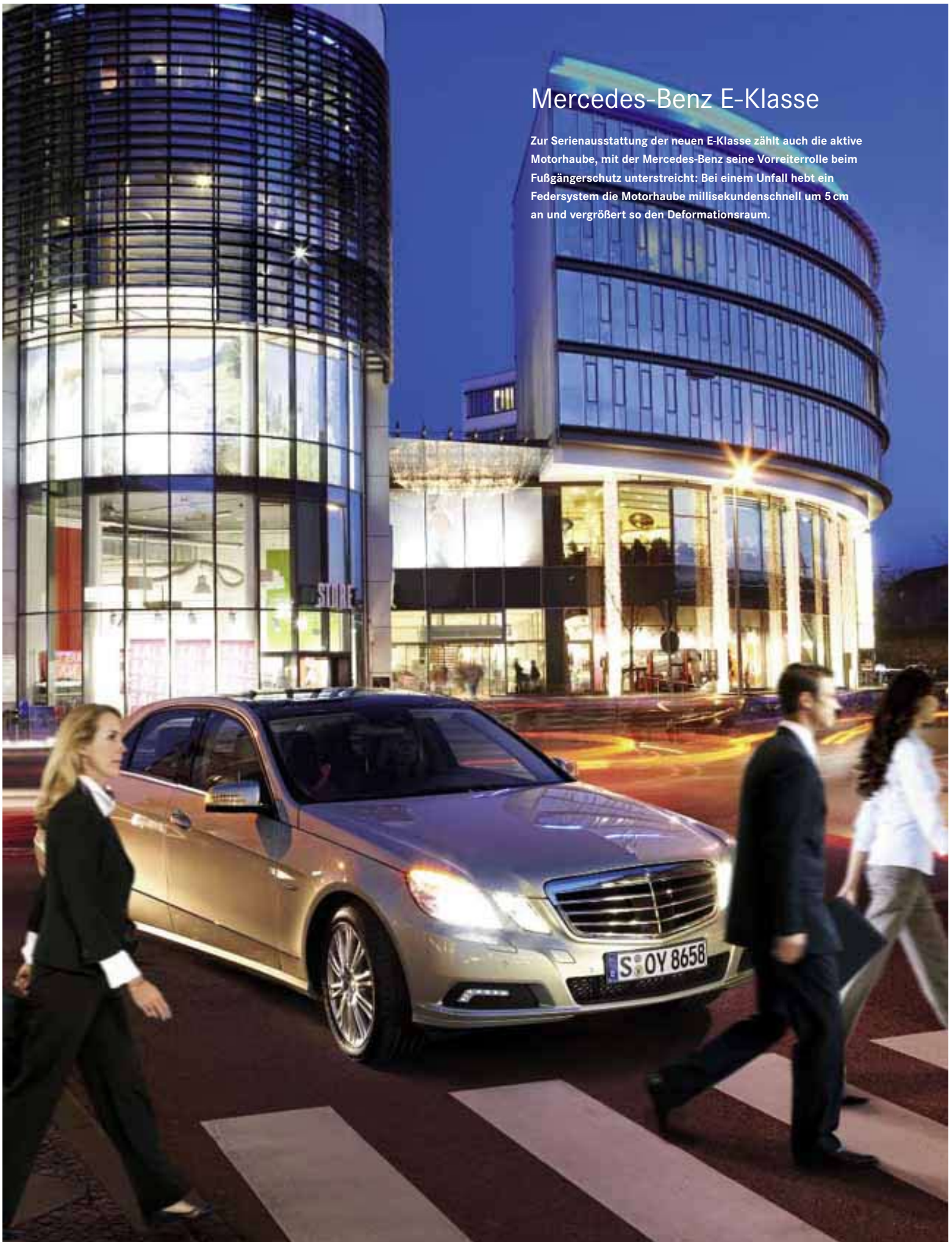
5.500.000.000 Menschen

weltweit sind täglich aktiv oder passiv am Verkehrsgeschehen beteiligt: als Fußgänger, Rad-, Bus-, Lkw- oder Autofahrer, als Fahrer, Beifahrer oder Passagier.



Mercedes-Benz E-Klasse

Zur Serienausstattung der neuen E-Klasse zählt auch die aktive Motorhaube, mit der Mercedes-Benz seine Vorreiterrolle beim Fußgängerschutz unterstreicht: Bei einem Unfall hebt ein Federsystem die Motorhaube millisekundenschnell um 5 cm an und vergrößert so den Deformationsraum.



... sicher voranbringen

Die Vision vom unfallfreien Fahren treibt Daimler an, die Mobilität der Zukunft für alle Verkehrsteilnehmer so sicher wie möglich zu gestalten. Mit der neuen E-Klasse von Mercedes-Benz stellen wir unsere Vorreiterrolle in Sachen Sicherheit einmal mehr unter Beweis.



ATTENTION ASSIST trägt dazu bei, dass Autofahrer ihre Übermüdung rechtzeitig erkennen können und hilft so, schwere Unfälle zu vermeiden. In den Forschungs- und Entwicklungsbereichen von Daimler wurde das System bis zur Serieneinführung in der neuen E-Klasse umfassend getestet.

Wissenschaftliche Studien gehen davon aus, dass auf Autobahnen rund 25 Prozent aller schweren Verkehrsunfälle auf übermüdete Autofahrer zurückzuführen sind. Denn oft erkennen Autofahrer ihre Übermüdung nicht früh genug, was zu gefährlichem Sekundenschlaf am Steuer führen kann. Dieser alarmierenden Statistik begegnet nun die neueste Generation der Sicherheitstechnik von Mercedes-Benz, die gefährliche Situationen bereits im Ansatz erkennen und reflexartig Maßnahmen auslösen kann. So erfasst das neue Sicherheitssystem ATTENTION ASSIST die Ermüdung des Autofahrers und fordert ihn auf, rechtzeitig eine Pause einzulegen. In der neuen E-Klasse bieten wir den ATTENTION ASSIST erstmalig in Serie an.

Das System beobachtet das Fahrverhalten des Autolenkers unablässig und erfasst neben der Geschwindigkeit auch Lenkradbewegungen, Blinker- und Pedalbetätigungen sowie äußere Einflüsse wie Fahrbahnebenenheiten oder Seitenwind. So können riskante Abweichungen und typische Anzeichen für Übermüdung erkannt und der Autofahrer gezielt durch ein akustisches Warnsignal sowie durch eine Displayanzeige mit dem unmissverständlichen Rat: »ATTENTION ASSIST. Pause!« gewarnt werden. Diese und viele weitere innovative Sicherheitssysteme von Mercedes-Benz sind wichtige Schritte auf dem Weg zum unfallfreien Fahren.

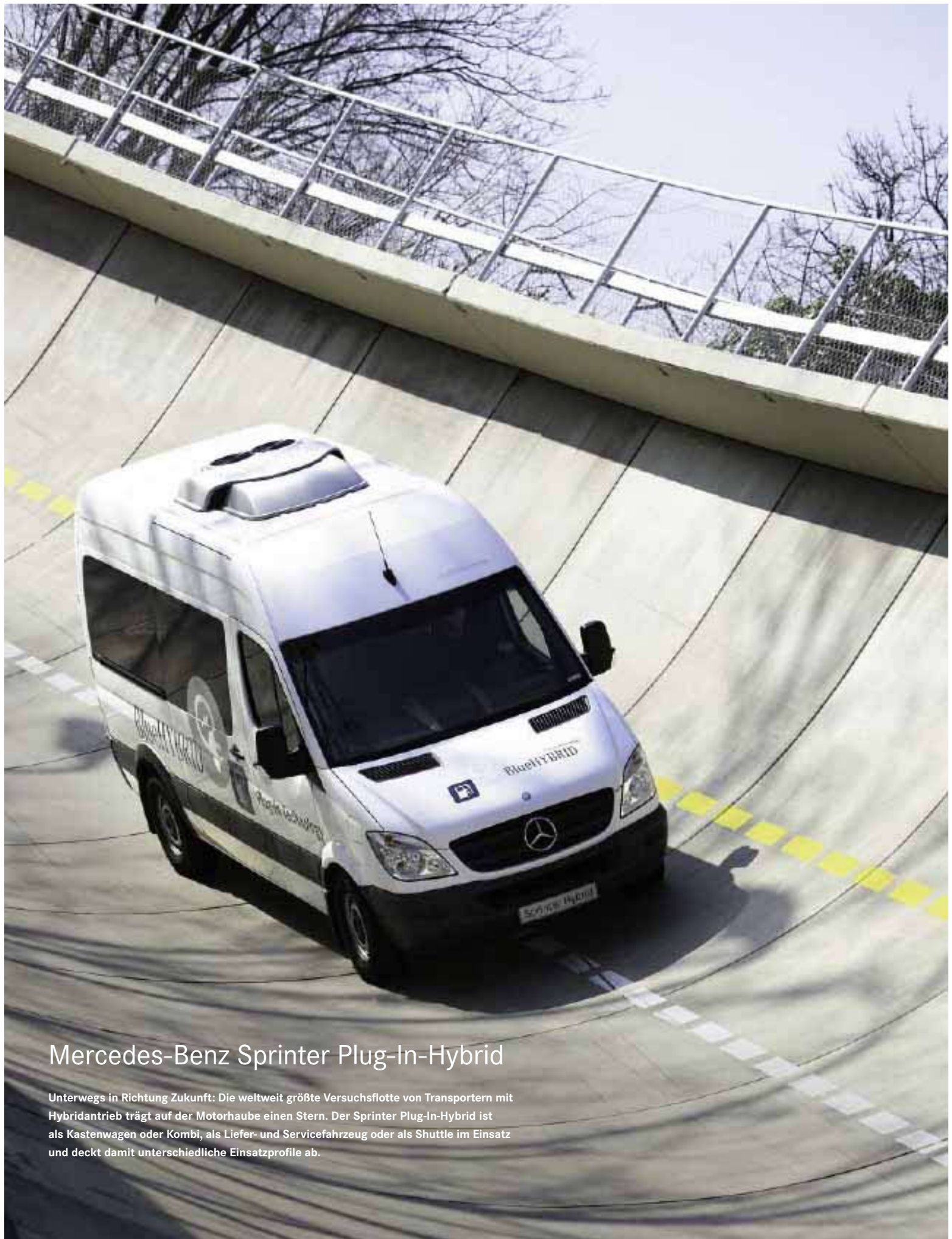


Mehr als

4.000.000.000 Euro

investiert Daimler jährlich in Forschungs- und Entwicklungsprojekte: in neue, faszinierende Personenwagen, wirtschaftliche Nutzfahrzeuge, umweltfreundliche Antriebstechnologien, innovative Sicherheitssysteme – in überzeugende Lösungen für eine sichere, maßgeschneiderte und nachhaltige Mobilität.





Mercedes-Benz Sprinter Plug-In-Hybrid

Unterwegs in Richtung Zukunft: Die weltweit größte Versuchsflotte von Transportern mit Hybridantrieb trägt auf der Motorhaube einen Stern. Der Sprinter Plug-In-Hybrid ist als Kastenwagen oder Kombi, als Liefer- und Servicefahrzeug oder als Shuttle im Einsatz und deckt damit unterschiedliche Einsatzprofile ab.

... für die Zukunft der Mobilität

Die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen von Daimler zählen zu den höchsten in der Branche – und auch bei den Patenten nehmen wir eine Spitzenposition ein, mit einem Portfolio von nahezu 22.000 Patenten. Denn als Erfinder des Automobils spornt es uns besonders an, auch seine Zukunft zu gestalten.



In unserem Van Technology Center in Stuttgart-Untertürkheim entwickelt und weltweit getestet: die innovative Plug-In-Technologie von Mercedes-Benz. Dank ihr kann der Sprinter Plug-In-Hybrid unkompliziert auch an der Steckdose tanken.

Er ist sparsam, er ist leicht, er ist kräftig und er fährt mit Strom: der neue Sprinter Plug-In-Hybrid. Im Sommer 2008 startete Mercedes-Benz die zweite Generation des innovativen Nutzfahrzeug-Hybrid-Konzepts im Kundenversuch – mit der weltweit größten Flotte von Transportern mit Hybridantrieb.

Der Transporter, der seine Energie nicht nur aus der Zapfsäule holt, sondern bei Bedarf auch aus der Steckdose beziehen kann, fährt bis zu 30 Kilometer am Stück rein elektrisch. In einem realen Fahrzyklus des Kurierdienstes FedEx auf einer extrem anspruchsvollen Innenstadtstrecke in Paris sank der Verbrauch gegenüber dem reinen Dieselbetrieb um 40%. Dabei wurden 62% der Fahrt ausschließlich mit elektrischem

Antrieb zurückgelegt. Die Batterien des Fahrzeugs lassen sich dabei auf drei unterschiedliche Arten aufladen: Im Fahrbetrieb werden sie durch den Verbrennungsmotor gespeist, beim Bremsen wird die Bremsenergie zurückgewonnen und zu guter Letzt kann der Sprinter Plug-In-Hybrid auch stationär an der Steckdose tanken – ganz einfach per Ladekabel.

Der Plug-In-Hybrid ist nur eines der unzähligen Ergebnisse der Forschung und Entwicklung bei Daimler. Vom Anbeginn der automobilen Geschichte nimmt dieser Bereich in unserem Unternehmen eine Schlüsselposition ein und ist der wichtigste Wegbereiter für die Zukunft der Mobilität.



Rund

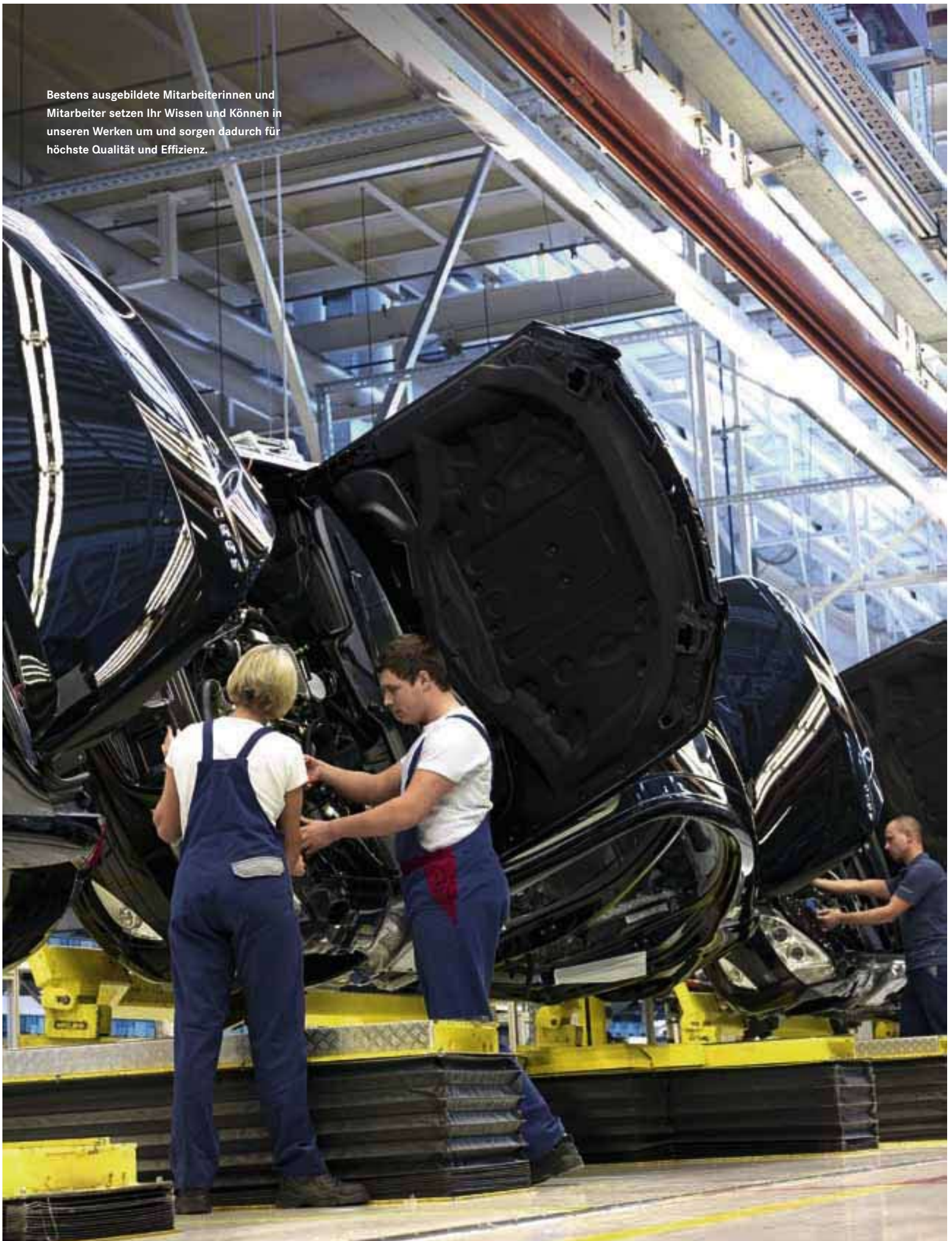
9.600

Auszubildende

sichern unsere Zukunft. Eine Investition in die Ausbildung bringt die besten Zinsen – für unsere Mitarbeiter wie für unser Unternehmen. Die Mobilität der Zukunft stellt hohe Anforderungen an unsere Mitarbeiter und bietet unseren Auszubildenden interessante Perspektiven.



Bestens ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter setzen Ihr Wissen und Können in unseren Werken um und sorgen dadurch für höchste Qualität und Effizienz.



... mobilisieren ein Unternehmen

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind der Schlüssel für unseren Erfolg und unsere Auszubildenden sind die Basis für eine erfolgreiche Zukunft. Diese jungen Menschen stehen hinter unseren zukünftigen Innovationen und Technologien, sie sichern die Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte und Dienstleistungen und treiben gemeinsam die Entwicklung unseres Unternehmens weltweit voran.



Das hohe persönliche Engagement und fachliche Können unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind unsere größten Stärken. Um diese Basis langfristig zu sichern, setzen wir auf qualifizierte Ausbildung und kontinuierliche Weiterbildung, sorgen für vorbildlichen Gesundheitsschutz und optimale Arbeitssicherheit, fördern die Vielfalt im Unternehmen, treten für Chancengleichheit ein und ermöglichen die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Damit schaffen wir die Rahmenbedingungen für höchste Qualität und Effizienz – wie zum Beispiel im Werk Sindelfingen, das im Jahr 2008 von J.D. Power & Associates mit dem Platinum Award für die weltweit beste gelieferte Fertigungsqualität ausgezeichnet wurde.

In unserem Ausbildungszentrum in Esslingen-Brühl absolvieren rund 1.250 junge Menschen eine Ausbildung in einer Vielzahl von Berufen.

Wir sind davon überzeugt, dass wir nur dann unsere Kunden mit herausragenden Produkten und Dienstleistungen begeistern können, wenn wir heute und in Zukunft der Arbeitgeber der Wahl für die besten Mitarbeiter sind. Denn sie sind es, die Daimler stetig vorantreiben.

Wichtige Ereignisse 2008

Januar

Der neue Mercedes-Benz CLC wird vorgestellt. Das neue Sportcoupé überrascht mit exklusivem Design, Kraft und Dynamik. Es bietet einen attraktiven Einstieg in die Coupé-Familie von Mercedes-Benz mit hohem Erlebniswert.

Februar

Daimler gelingt Durchbruch bei Batterietechnologie. Daimler hat einen entscheidenden Durchbruch in der Batterietechnologie erzielt. Dem Unternehmen ist es gelungen, die Lithium-Ionen-Batterie für die hohen Anforderungen im Automobilbereich nutzbar zu machen (vgl. S. 108).

März

Neuer Mercedes-Benz Actros startet. Die dritte Generation des Mercedes-Benz Actros wird vorgestellt. Er setzt neue Maßstäbe in Wirtschaftlichkeit, Komfort, Sicherheit und Design.

April

Joint Venture Daimler Hero Commercial Vehicles Ltd. gegründet. Daimler hält 60% an dem Joint Venture mit der indischen Hero Group. Unter neuem Markennamen sollen Nutzfahrzeuge für den indischen Volumenmarkt produziert werden.

Weltpremiere für GLK in Peking. Ein ausdrucksstarkes Design, souveräne Fahrleistungen sowie ein Höchstmaß an Sicherheit und Fahrkomfort: Damit setzt der GLK neue Akzente im Marktsegment der kompakten Geländewagen.

Daimler wird Hauptaktionär bei Tognum. Daimler AG übernimmt 22,3% der Anteile an der Tognum AG. Die Übernahme dieser Anteile soll die langfristigen Lieferbeziehungen mit absichern. Später werden weitere Tognum-Aktien über die Börse erworben.

Juni

Mercedes-Benz Bank überschreitet 5-Mrd.-Grenze bei Einlagen. Der Wachstumskurs im Direktbankgeschäft setzt sich fort. Mehr als 280.000 Kunden haben ein Tages- oder Festgeldkonto bei der Mercedes-Benz Bank.

Neue Generation des Mercedes-Benz Hybrid Sprinter vorgestellt. Die ersten Fahrzeuge der zweiten Generation werden in den USA an Kunden zur Praxiserprobung übergeben.

Mercedes-Benz kündigt Werksneubau in Ungarn an. Zur Erweiterung der Modellpalette bei Premium-Kompaktwagen werden neue Kapazitäten in Kecskemét geschaffen. Ab 2012 sollen die ersten Fahrzeuge vom Band rollen (vgl. S. 93).



Juli

Abkühlung der Weltkonjunktur belastet Ergebnisaussichten. In Verbindung mit der Veröffentlichung der Zahlen für das zweite Quartal nimmt Daimler das Jahrsziel für das EBIT aus dem laufenden Geschäft (ohne Chrysler) auf mehr als 7 Mrd. € zurück.

September

Alternative Antriebe bei der IAA-Nutzfahrzeuge präsentiert. Daimler zeigt in Hannover elf Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben. Darunter sind drei Weltpremierer von Mercedes-Benz Lkw: der Axor BlueTec Hybrid, der Econic NGT Hybrid mit Erdgasantrieb und der Econic BlueTec Hybrid mit Dieselmotor.

Projekt e-mobility in Berlin gestartet. Mit einer gemeinsamen Initiative starten Daimler und RWE das weltweit größte Gemeinschaftsprojekt für klimafreundliche Elektroautos. Die branchenübergreifende Kooperation bündelt spezifisches Know-how zweier Schlüsselbranchen (vgl. S. 92).

Oktober

Finanz- und Wirtschaftskrise hinterlässt Spuren im Zahlenwerk. Die zunehmende Eintrübung der Weltkonjunktur führt zu Belastungen der Ergebnisentwicklung und einer Anpassung der EBIT-Erwartung aus dem laufenden Geschäft ohne Chrysler auf mehr als 6 Mrd. €.

Auszeichnungen für das Werk Sindelfingen. Für die beste ausgelieferte Qualität weltweit wird das Werk Sindelfingen mit dem J.D. Power Platinum Award geehrt. Auch die Fachzeitschrift »Produktion« zeichnet das Werk für hervorragendes Qualitätsmanagement mit dem Titel »Fabrik des Jahres« aus.

Daimler Truck North America stellt Plan zur Optimierung und Neuausrichtung vor. Mit einem umfassenden Programm reagiert das Unternehmen auf die anhaltende Nachfrageschwäche in der gesamten Branche und die strukturellen Veränderungen in den Kernmärkten (vgl. S. 48).

Serienproduktion des neuen Vierzylinder-Dieselmotors in Untertürkheim gestartet. Die neue Motorengeneration verbindet Fahrspaß mit hervorragenden Verbrauchswerten ab 5,2 l/100 km und einem Kohlenstoffdioxidausstoß von 138 g CO₂/km. Der modulare Aufbau ermöglicht ein breites Einsatzspektrum.

Mobilitätskonzept car2go gestartet. Mit car2go gibt Daimler eine zukunftsweisende Antwort auf das steigende Verkehrsaufkommen in Ballungsgebieten. In Ulm beginnt die Pilotphase, in der das Konzept mit dem smart fortwo unter realen Bedingungen getestet wird (vgl. S. 92).

November

Weltmeisterschaft für Vodafone McLaren Mercedes. Im Grand Prix von Brasilien entscheidet Lewis Hamilton den Titelkampf in der letzten Kurve für sich. In der Konstrukteurswertung belegt Vodafone McLaren Mercedes Platz zwei.

Dezember

Unternehmensleitung und Betriebsrat vereinbaren Kurzarbeit. Zur Anpassung der Produktion an die schwierige Marktsituation werden mit den Arbeitnehmervertretern für das erste Quartal 2009 werkspezifische Absenkungen der Arbeitszeit vereinbart. Dazu gehört auch die Einführung von Kurzarbeit

Daimler schließt strategische Partnerschaft mit Kamaz. Die 10%-Beteiligung am absatzstärksten russischen Lkw-Hersteller stellt für Daimler Trucks den Eintritt in den russischen Volumenmarkt dar und ist Teil der Wachstumsstrategie in den BRIC-Märkten.

Daimler und Evonik gründen strategische Allianz. Die Partnerschaft soll Forschung, Entwicklung und Produktion von Zellen für Lithium-Ionen-Batterien vorantreiben. Damit wird ein Meilenstein für die Serienfertigung von Elektrofahrzeugen erreicht.



Die Daimler-Aktie. Globale Finanzkrise verursacht hohe Volatilität an Aktienmärkten. Daimler-Aktie in schwierigem Umfeld mit starken Kursrückgängen. Anpassung der Dividende auf 0,60 € je Aktie. Umfassende Investor Relations-Aktivitäten.

Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes

	Ende 2008	Ende 2007	08/07 Veränd. in %
Daimler-Aktie (in €)	26,70	66,50	-60
DAX 30	4.810	8.067	-40
Dow Jones Euro STOXX 50	2.451	4.400	-44
Dow Jones Industrial Average	8.776	13.265	-34
Nikkei	8.860	15.308	-42
Dow Jones STOXX Auto Index	200	361	-45
S&P Automobiles Industry Index	26	94	-72

Konjunkturabschwung belastet Entwicklung an Weltbörsen.

Aufgrund des Überreifens der Subprimekrise in den USA auf die internationalen Finanzmärkte und des dadurch ausgelösten weltweiten Konjunkturreinbruchs sind die Aktienkurse im Jahr 2008 an allen wichtigen Märkten drastisch gesunken. Dies begann bereits im Frühjahr, als immer mehr Investoren zu der Überzeugung kamen, dass die Finanzkrise auch spürbare Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung in den Triademärkten und den Schwellenländern haben werde. Zu diesem Zeitpunkt ging man allerdings noch von nur schwachen Auswirkungen auf die Realwirtschaft aus. Im Laufe des Jahres verstärkte sich dann jedoch bei vielen Investoren die Befürchtung, dass die Konjunktur erheblich stärker einbrechen werde als zuvor erwartet und dass die Schwächephase deutlich länger als in früheren Abschwungphasen anhalten könne. Ab Herbst dominierte dann nur noch die Frage, wie lang und tief die Rezession ausfiele. In diesem Umfeld gaben der Dow Jones Euro STOXX 50, der Dow Jones Industrial Average, der S&P 500 und der Nikkei jeweils deutlich nach. Außerdem verzeichneten die Indizes in den Triademärkten erneut eine deutlich höhere Volatilität. Der DAX konnte sich im Herbst noch vergleichsweise gut behaupten, denn die Performance wurde erheblich durch die Sonderentwicklung der VW-Aktie gestützt.

Börsendaten der Daimler-Aktie

ISIN	DE0007100000
Wertpapierkennnummer	710000
CUSIP	D1668R123
Börsenkürzel	DAI
Tickersymbol Reuters	DAIGn.DE
Tickersymbol Bloomberg	DAI:GR

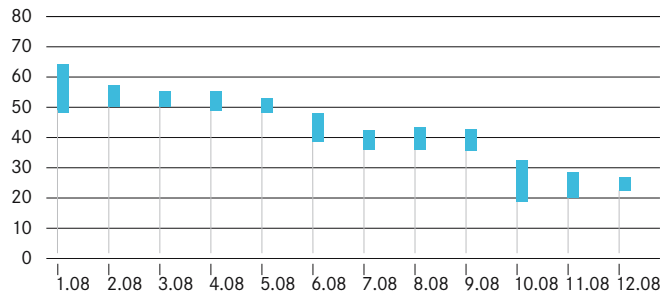
Die Abgaben erfolgten in allen Sektoren, wobei in Erwartung einer globalen Rezession die Aktien der europäischen Personewagen- und Nutzfahrzeughersteller mit am deutlichsten unter dem Verkaufsdruck litten, nachdem viele Portfoliomanager dazu übergegangen waren, Autoaktien in ihrem Portfolio unterzuzuwichten oder zu verkaufen. Ein weiterer Grund für die Zurückhaltung der Investoren war die Unsicherheit darüber, inwieweit die zukünftige CO₂-Gesetzgebung Auswirkungen auf das Nachfrageverhalten und die Ertragskraft der Hersteller haben werde.

Unbefriedigende Kursentwicklung der Daimler-Aktie. In diesem negativen Umfeld verlor die Daimler-Aktie im Jahresverlauf 60% und entwickelte sich damit deutlich schwächer als der Branchenindex, wobei die Wertentwicklung des Dow Jones STOXX Auto Index stark vom markttechnisch bedingten Kursanstieg der VW-Aktie infolge des Beteiligungsaufbaus durch Porsche beeinflusst war.

Nachdem der Kurs der Daimler-Aktie zum Ende des Jahres 2007 bei 66,50 € geschlossen hatte, geriet die Aktie im Januar aufgrund von starken Marktturbulenzen deutlich unter Druck und fiel auf unter 50 €. Die erhöhte Volatilität hatte zwar hauptsächlich mit Indexgeschäften und weniger mit fundamentalen Faktoren zu tun, jedoch erwarteten bereits in dieser Phase einige Investoren, dass die Ergebnisentwicklung von Daimler im Jahresverlauf von der Konjunkturabschwächung spürbar beeinträchtigt sein würde. Der Kurs konnte sich dann während der Frühjahrsmonate wieder stabilisieren, jedoch blieb das Interesse an Autoaktien weiterhin verhalten.

Höchst- und Tiefsturse Daimler, 2008

in €



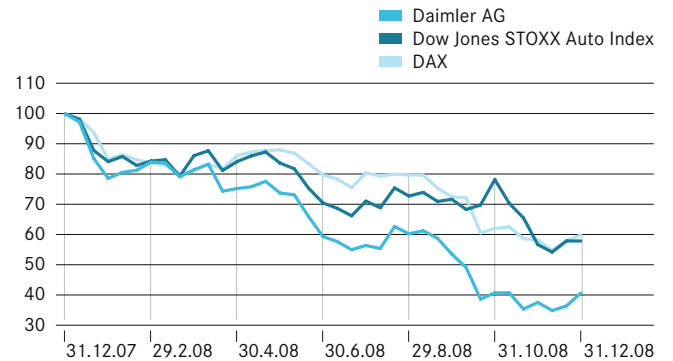
Im weiteren Verlauf des zweiten Quartals verstärkte sich bei vielen Investoren die Erwartung, dass die Wirtschaft deutlich stärker zurückgehen würde als zuvor erwartet und dass die Schwächephase länger als in früheren Abschwungphasen anhalten könnte. Der Aktienkurs wurde zudem von den hohen Rohstoffkosten, dem weiter steigenden Ölpreis und dem äußerst schwachen Dollar belastet. In diesem negativen Umfeld fiel der Kurs der Daimler-Aktie bis Ende Juni auf knapp unter 40 € und pendelte im Verlauf des dritten Quartals um dieses Niveau.

Das sich mehr und mehr abzeichnende Übergreifen der Finanzmarktkrise auf die Realwirtschaft führte im vierten Quartal 2008 dazu, dass trotz attraktiver Bewertungen Kaufimpulse vonseiten institutioneller Anleger ausblieben. Abgesehen von den deutlich reduzierten Gewinn- und Cash-Flow-Erwartungen der Analysten und Investoren aufgrund der Konjunkturabschwächung waren die starken Kursausschläge auch eine Folge markt- bzw. portfolio-technischer Handelsstrategien. So waren zum Beispiel viele Investoren, die ihr Investment in Daimler mit Fremdkapital finanziert hatten, gezwungen, die Daimler-Aktie trotz hoher Verluste teilweise oder vollständig zu verkaufen, als die Banken die Rückzahlung der Kredite einforderten.

Zum Jahresende schloss der Kurs der Daimler-Aktie in Frankfurt bei 26,70 € und in New York bei 38,28 US-\$. Dies entsprach einer Marktkapitalisierung von 24,8 Mrd. € bzw. 35,5 Mrd. US-\$. In den ersten Wochen des Jahres 2009 konnten die Märkte die Kursgewinne vom Jahresende nicht verteidigen. Infolge der erneuten Abschwächung des Finanzsektors gerieten die Börsen auf breiter Front unter Abgabedruck. Diesem Umfeld konnte sich auch die Daimler-Aktie nicht entziehen.

Dass die Daimler-Aktie bei Vorlage des Geschäftsberichts im Februar 2009 auf einem historisch gesehen sehr niedrigen Kurs notiert, wird vom Markt zwar zur Kenntnis genommen, dennoch gibt es derzeit nur geringes Aufnahmeinteresse auf der Investoreseite. Die meisten Institutionen halten sich mit ihren Käufen so lange zurück, bis sie ein klareres Bild von der zukünftigen Ergebnis- und Cash-Flow-Entwicklung haben. Unsicherheit herrscht infolge der Kreditkrise auch darüber, wie und zu welchen Kosten die Automobilhersteller künftig ihr Finanzdienstleistungsgeschäft refinanzieren können.

Börsenkursentwicklung, 2008 (indiziert)



Aus heutiger Sicht ist keine zuverlässige Prognose möglich, wann die Börsen wieder eine längerfristige aufwärtsgerichtete Tendenz aufweisen werden. Dies wird stark davon abhängig sein, wann die Investoren von einer generellen Besserung der gesamtwirtschaftlichen Situation ausgehen.

Optimierung der Kapitalstruktur mit Aktienrückkaufprogramm. Um die Kapitalstruktur des Unternehmens zu optimieren, haben Vorstand und Aufsichtsrat im August 2007 auf Basis der Ermächtigung durch die Hauptversammlung vom 4. April 2007 ein Programm zum Rückkauf eigener Aktien beschlossen. Hintergrund dieser Entscheidung waren die hohe Nettoliquidität und die hohe Eigenkapitalquote im Industriegeschäft nach der Trennung von Chrysler. Die Optimierung der Kapitalstruktur hat das Ziel, den Einsatz von im Vergleich zu Fremdkapital teurem Eigenkapital zu reduzieren. Dadurch soll vermieden werden, dass Investitionsentscheidungen aufgrund zu hoher Kapitalkosten limitiert werden und dadurch Wachstumschancen nicht wahrgenommen werden können.

In Ausübung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 4. April 2007 wurden in den Monaten Februar bis März 2008 insgesamt 49,8 Mio. eigene Aktien im Gegenwert von 2,7 Mrd. € zurückgekauft. Diese Aktien wurden Anfang April 2008 ohne Herabsetzung des Grundkapitals eingezogen. Dadurch hat sich der Anteil einer Stückaktie am Grundkapital von ca. 2,73 € auf ca. 2,87 € erhöht.

Die Hauptversammlung am 9. April 2008 hat eine neue Ermächtigung zum Rückkauf von maximal 10% oder ca. 96,4 Mio. der ausstehenden Aktien beschlossen. In der Zeitspanne von Juni bis Oktober 2008 haben wir im Rahmen dieser Ermächtigung 37,3 Mio. Aktien im Gegenwert von 1,4 Mrd. € zurückgekauft. In Folge der Zuspitzung der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise und deren Auswirkungen auf die Realwirtschaft hat Daimler die weitere Umsetzung seines Aktienrückkaufprogramms ab dem 24. Oktober 2008 ausgesetzt.

Kennzahlen			
	Ende 2008	Ende 2007	08/07
			Veränd. in %
Gezeichnetes Kapital (in Mio. €)	2.768	2.766	+0
Anzahl der Aktien (in Mio.)	964,6	1.013,9	-5
davon im eigenen Bestand	37,1	0	.
Börsenkurswert (in Mrd. €)	24,8	67,4	-63
Anzahl der Aktionäre (in Mio.)	1,3	1,2	+8
Indexgewichtung			
DAX 30	5,38%	8,16%	
Dow Jones Euro STOXX 50	1,88%	2,80%	
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's	A-	BBB+	
Moody's	A3	A3	
Fitch	A-	A-	
DBRS	A (low)	A (low)	

Belegschaftsaktienprogramm mit noch stärkerem Anreiz.

In zwei Aktionen im Jahr 2008 konnten die bezugsberechtigten Mitarbeiter wieder Belegschaftsaktien erwerben und dabei einen Steuervorteil nutzen. Bei der zweiten Aktion im Oktober bot das Unternehmen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in diesem Jahr einmalig durch bis zu zwei Sonder-Bonusaktien einen größeren Anreiz, sich an ihrem Unternehmen zu beteiligen. Entsprechend hoch war die Resonanz: Im Jahr 2008 haben rund 41.300 Arbeitnehmer (entspricht 24% der teilnahmeberechtigten Mitarbeiter) insgesamt 973.000 Belegschaftsaktien erworben.

Dividende auf 0,60 Euro je Aktie reduziert. Angesichts der Auswirkungen der globalen Wirtschaftskrise auf die Ergebnissituation haben sich Vorstand und Aufsichtsrat für eine geringere Ausschüttung ausgesprochen. Wir werden der Hauptversammlung am 8. April 2009 deshalb vorschlagen, die Dividende von 2,00 € je Aktie auf 0,60 € pro Aktie zu senken. Bezogen auf die am 31. Dezember 2008 dividendenberechtigten Aktien entspricht dies einer Ausschüttungssumme von 556 (i. V. 1.928) Mio. €. Ausschlaggebend für die Anpassung der Dividende sind das Ergebnis des Jahres 2008 sowie die nur schwer abschätzbare weitere Entwicklung der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte.

Kennzahlen je Aktie			
	2008	2007	08/07
Werte in €			Veränd. in %
Konzern-Ergebnis	1,41	3,83	-63
Konzern-Ergebnis (verwässert)	1,40	3,80	-63
Dividende	0,60	2,00	-70
Eigenkapital (31.12.)	33,93	37,71	-10
Börsenkurs: Jahresende ¹	26,70	66,50	-60
Höchst ¹	64,68	77,76	-17
Tiefst ¹	19,35	46,30	-58

1 Schlusskurse

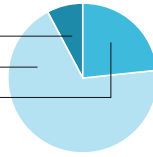
Breite Aktionärsbasis. Mit rund 1,3 Mio. Aktionären verfügt Daimler weiterhin über eine breite Aktionärsbasis. Der größte Anteilseigner war am Jahresende 2008 die Kuwait Investment Authority mit einem Anteil von 7,6%. Zudem hat uns am 20. Februar 2008 die Capital Research and Management Company mitgeteilt, dass sie mit einer Beteiligung von 3,03% die gesetzliche Meldeschwelle von 3% der Stimmrechte überschritten hat. Insgesamt hielten institutionelle Anleger 69% des Aktienkapitals, 24% befanden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren besaßen rund 76% des Kapitals; rund 16% lagen bei US-Investoren. Nach mehreren Jahren des Rückgangs hat die Anzahl der im Aktienregister eingetragenen Privataktionäre im Jahr 2008 erstmals wieder zugenommen. Zum Jahresende hatten wir 37,1 Mio. zurückgekaufte Aktien in unserem Bestand; dies entspricht 3,8% der ausstehenden Aktien. Die Gewichtung der Daimler-Aktie in wichtigen Indizes hat sich im Jahresverlauf angesichts der Kursentwicklung verringert. Mit einer Gewichtung von 5,38 (i. V. 8,16)% stand Daimler am Jahresende 2008 an neunter Stelle im deutschen Aktienindex DAX 30. Im Dow Jones Euro STOXX 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 1,88 (i. V. 2,80)% vertreten.

Der Umsatz der Daimler-Aktien lag im Jahr 2008 weltweit bei rund 2,9 (i. V. 2,7) Mrd. Stück. Davon entfielen 2.791 (i. V. 2.511) Mio. auf die deutschen Börsen und 120 (i. V. 154) Mio. auf die New York Stock Exchange.

Aktionärsstruktur am 31. 12. 2008

nach Aktionärsgruppen

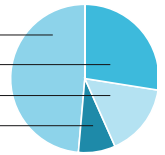
Kuwait Investment Authority	7,6%
Institutionelle Investoren	68,8%
Private Anleger	23,6%



Aktionärsstruktur am 31.12.2008

nach Regionen

Deutschland	48,6%
Europa, ohne Deutschland	27,7%
USA	15,7%
Sonstige	8,0%



Weiterhin in wichtigen Nachhaltigkeitsindizes vertreten.

Auch im Geschäftsjahr 2008 wurden unsere Anstrengungen, die Strategie und das operative Geschäft auch am Grundsatz der Nachhaltigkeit auszurichten, durch externe Leistungsbewertungen gewürdigt. Die Aktie der Daimler AG ist bereits zum vierten Mal in Folge in den Dow Jones Sustainability Index (DJSI), einen der weltweit renommiertesten Nachhaltigkeitsindizes, aufgenommen worden. Dabei wird das Nachhaltigkeitsengagement des Unternehmens in den Bereichen Ökonomie, Ökologie, Human Resources und gesellschaftlicher Verantwortung bewertet. Damit zählt Daimler zu den Top 5 der Automobilindustrie in Sachen Nachhaltigkeit. Das fortwährende Listung im DJSI ist ein Teilerfolg auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Unternehmensführung. Jedoch wird Daimler nicht mehr im europäischen DJSI STOXX geführt, da der Index auf nur noch zwei Unternehmen aus der Automobilbranche verkleinert wurde. Daimler wird seine Bemühungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeit weiter intensivieren.

Daimler Hauptversammlung im Jahr 2008. Nach der Namensänderung in Daimler AG im Oktober 2007 fand die erste Hauptversammlung unter dem neuen Namen am 9. April 2008 im Internationalen Congress Centrum (ICC) in Berlin statt. Sie wurde von rund 6.500 Aktionärinnen und Aktionären besucht. Mit 42,5 (i. V. 39,2)% des vertretenen Grundkapitals ist die Hauptversammlungspräsenz weiter gestiegen. Bei der Abstimmung über die Tagesordnungspunkte folgten die Aktionäre jeweils mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung.

Umfassende Investor Relations-Aktivitäten. Auch im vergangenen Jahr hat der Bereich Investor Relations institutionelle Anleger, Analysten, Ratingagenturen sowie die privaten Aktionäre zeitnah über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens informiert.

Für institutionelle Anleger und Analysten veranstalteten wir Roadshows in den Finanzzentren Europas, Nordamerikas und Asiens. Darüber hinaus führten wir zahlreiche Einzelgespräche. Im Rahmen der internationalen Automobilausstellungen in Detroit, Genf, Hannover und Paris haben wir Unternehmenspräsentationen durchgeführt. Über unsere Quartalsergebnisse und Weichenstellungen im Unternehmen haben wir mittels Telefonkonferenzen und Internetübertragungen regelmäßig berichtet.

Investor Relations Internetauftritt erhielt weiteren Feinschliff.

Unser interaktiver Geschäftsbericht wurde bei den International ARC Awards der weltweit besten Geschäftsberichte zum dritten Mal in Folge als bester Online-Geschäftsbericht in der Kategorie Automobiles & Trucks ausgezeichnet. Darüber hinaus haben wir den gesamten Internetauftritt im Berichtsjahr 2008 weiter verbessert.

Zahl der Online-Aktionäre gesteigert. Die Angebote zur elektronischen Information und Kommunikation finden weiterhin großen Zuspruch. Die Zahl der im e-service von Daimler registrierten Aktionäre konnte bis zum Jahresende auf rd. 95.000 Aktionäre gesteigert werden.

Davon haben etwa 80.000 Aktionäre die Einladung zur Hauptversammlung im Jahr 2008 nicht mehr per Post, sondern per E-Mail erhalten und so dazu beigetragen, die Umwelt zu schonen und Kosten zu sparen.

Den Zugang und weitere Informationen zum e-service für Aktionäre finden Sie im Internet unter <https://register.daimler.com>

Daimler hat in einem schwierigen Umfeld 2,1 (i. V. 2,1) Millionen Fahrzeuge abgesetzt. Der Umsatz verringerte sich um 4% auf 95,9 Mrd. €, das operative Ergebnis (EBIT) auf 2,7 (i. V. 8,7 Mrd.) € und das Konzernergebnis auf 1,4 (i. V. 4,0) Mrd. €. Maßgeblich für den Ergebnisrückgang waren nicht nur die dramatischen Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise auf die Automobilmärkte, sondern auch die im Jahresdurchschnitt sehr hohen Rohstoffpreise und schwachen Währungen sowie Belastungen im Zusammenhang mit Chrysler. Um die Ergebnissituation wieder zu verbessern, haben wir unsere Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz verstärkt fortgesetzt. Das Jahr 2009 wird auch für Daimler äußerst schwierig. Aufgrund unserer Anstrengungen in den vergangenen Jahren haben wir aber eine gute Ausgangsposition: Daimler hat starke Marken, faszinierende Produkte, die richtigen Technologien und eine solide finanzielle Basis. Das sind die besten Voraussetzungen dafür, die anstehenden Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen.



Konzernlagebericht

42 - 52

Geschäft und Strategie

- 42 Das Unternehmen
- 43 Bericht und Erläuterungen zu den Angaben nach § 315 Absatz 4 HGB
- 45 Strategie
- 49 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
- 50 Geschäftsentwicklung

53 - 65

Ertragslage

- 53 EBIT
- 55 Finanzielle Steuerungsgrößen
- 56 Value Added
- 58 Gewinn- und Verlustrechnung
- 60 Dividende
- 61 Forschung und Entwicklung
- 63 Beschäftigung
- 64 Einkauf
- 65 Informationstechnologie (IT)

66 - 71

Finanzlage

- 66 Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements
- 67 Cash Flow
- 69 Investitionen
- 70 Refinanzierung
- 71 Rating

72 - 73

Vermögenslage

74

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

75

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2008

75 - 82

Risikobericht

- 75 Risikomanagementsystem
- 76 Volkswirtschaftliche Risiken
- 77 Branchen- und unternehmensspezifische Risiken
- 80 Finanzmarktrisiken
- 81 Liquiditätsrisiken
- 81 Risiken im Zusammenhang mit den Pensionsplänen
- 82 Risiken aus Ratingveränderungen
- 82 Rechtliche Risiken
- 82 Gesamtrisiko

82 - 87

Ausblick

- 82 Weltwirtschaft
- 83 Automobilmärkte
- 84 Absatz
- 85 Umsatz und Ergebnis
- 86 Investitionen
- 86 Forschung und Entwicklung
- 87 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

122 - 127

Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht im Abschnitt Corporate Governance auf den Seiten 122 ff. ist ebenfalls Bestandteil des Lageberichts

Das Unternehmen

Daimler blickt auf eine mehr als hundertjährige Tradition zurück, die von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist und bis zu Gottlieb Daimler und Carl Benz, den Erfindern des Automobils, zurückreicht. Heute ist das Unternehmen ein führender Anbieter von hochwertigen Premium-Pkw sowie der weltweit größte Hersteller von schweren und mittelschweren Lkw mit einem umfassenden Angebot an erstklassigen Lkw, Transportern und Omnibussen. Maßgeschneiderte Serviceleistungen rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. An der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), einem führenden Unternehmen der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, hält Daimler eine Beteiligung in Höhe von 22,5%. Außerdem hat Daimler im Jahr 2008 einen Anteil von 28,4% an der Tognum AG, einem weltweit führenden Hersteller von Off-Highway-Motoren, erworben. Am US-Automobilhersteller Chrysler ist die Daimler AG nach der Abgabe der Mehrheit an Cerberus Capital Management im August 2007 noch mit einem Anteil von 19,9% beteiligt.

Mit seinen starken Marken und dem umfassenden Angebot an Fahrzeugen, das vom Kleinwagen bis zum Schwer-Lkw reicht und mit Dienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette ergänzt wird, ist Daimler in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in insgesamt 19 Ländern und weltweit rund 7.300 Vertriebsstandorte. Die globale Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnet Daimler beachtliche Potenziale zur Effizienzsteigerung und damit Vorteile im internationalen Wettbewerb. Zum Beispiel können wir unsere neuen grünen Antriebstechnologien in einem umfangreichen Fahrzeugportfolio einsetzen und gleichzeitig die Erfahrungen und das Know-how aus allen Teilen des Konzerns nutzen.

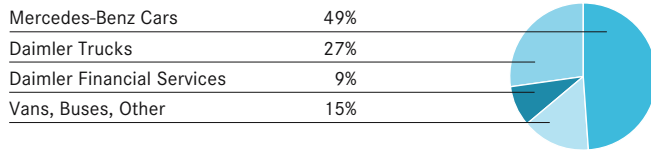
Der Umsatz von Daimler in Höhe von 95,9 Mrd. € im Jahr 2008 wurde zu 49% vom Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars erwirtschaftet, zu 27% von Daimler Trucks, zu 9% vom Geschäftsfeld Daimler Financial Services und zu 15% vom Segment Vans, Buses, Other.

Mehr als 270.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit waren zum Jahresende 2008 für Daimler tätig.

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** reicht von den hochwertigen Kleinwagen der Marke smart über die Premiumfahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und AMG bis hin zur Luxuslimousine Maybach. Der Großteil der Fahrzeuge wird in Deutschland gefertigt, das Geschäftsfeld produziert aber auch in den USA, in Frankreich, Südafrika, Brasilien, Indien, Vietnam, Indonesien und China. Weltweit verfügt Mercedes-Benz Cars derzeit über 17 Produktionsstätten. Zur Erweiterung der Modellpalette im Kompaktwagensegment haben wir im Juni 2008 den Bau eines neuen Werkes in Ungarn beschlossen, das im Jahr 2012 in Betrieb gehen soll. Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2008 Deutschland mit 26% des Absatzes, die übrigen Märkte Westeuropas (31%), die USA (20%), China (4%) und Japan (3%).

Als der weltweit führende Hersteller von schweren und mittelschweren Lkw entwickelt und fertigt das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** in einem globalen Verbund Lkw der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star und Mitsubishi Fuso. Die insgesamt 33 Produktionsstandorte befinden sich in der NAFTA (16), Europa (7), Südamerika (1), Asien (8) und in Afrika (1). Im Rahmen der Neuausrichtung unseres nordamerikanischen Lkw-Geschäfts werden wir die Produktion der Marke Sterling ab März 2009 einstellen sowie die Werke St. Thomas/Kanada ab März 2009 und Portland/USA ab Juni 2010 schließen. In Saltillo/Mexiko haben wir im Februar 2009 ein neues Werk zur Produktion von Schwer-Lkw eröffnet. Die Produktpalette von Daimler Trucks umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie Spezialfahrzeuge für den Einsatz im kommunalen Bereich. Aufgrund der engen produktionstechnischen Verknüpfung zählen auch die Omnibusse der Marken Thomas Built Buses und Mitsubishi Fuso zum Produktangebot von Daimler Trucks. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2008 Asien (33%), die NAFTA mit 21%, Westeuropa (18%) und Lateinamerika (ohne Mexiko) mit 13%.

Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern



Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken des Daimler-Konzerns in über 40 Ländern. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingangebote für Endkunden und Händler. Zum Leistungsspektrum gehören auch Versicherungen, Flottenmanagement, Anlageprodukte und Kreditkarten. Die Schwerpunkte der Aktivitäten liegen in Westeuropa und Nordamerika. Im Berichtsjahr wurde jedes dritte von Daimler verkaufte Fahrzeug von Daimler Financial Services finanziert. Das Vertragsvolumen von 63,4 Mrd. € entspricht einem Bestand von 2,5 Millionen Fahrzeugen. Am Konsortium Toll Collect, das in Deutschland ein System zur elektronischen Mauterhebung bei Lkw über 12t betreibt, ist Daimler Financial Services mit 45% beteiligt.

Das Segment **Vans, Buses, Other** enthält im Wesentlichen die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses, die Beteiligungen an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), an der Tognum AG und an der Chrysler Holding.

Der Bereich **Mercedes-Benz Vans** produziert an insgesamt sieben Standorten in Deutschland, Spanien, USA, Argentinien und Vietnam die Baureihen Vito/Viano, Sprinter und Vario in den Gewichtsklassen von 1,9t bis 7,5t. In China wird derzeit ein weiteres Werk errichtet. Hauptabsatzmärkte sind Europa (82%) und die NAFTA (7%). In den USA und Kanada wird der Sprinter unter den Marken Dodge und Freightliner vertrieben.

Das Angebot des Bereichs **Daimler Buses**, des weltweit führenden Herstellers von Omnibussen über 8t mit den Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion, umfasst Reise-, Stadt- und Überlandbusse sowie Fahrgestelle. Die wichtigsten der insgesamt 15 Produktionsstandorte liegen in Deutschland, der Türkei, Brasilien und der NAFTA. 48% des Umsatzes erzielt Daimler Buses in Westeuropa, 15% in den NAFTA-Märkten und 19% in Lateinamerika (ohne Mexiko).

Bericht und Erläuterungen zu den Angaben nach § 315 Absatz 4 HGB

Unternehmensleitung. Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland (vgl. hierzu auch S. 116 ff.). Das Unternehmen wird vom Vorstand geleitet und gegenüber Dritten vertreten. Der Vorstand besteht aus mindestens zwei Personen, die gemäß § 84 Aktiengesetz vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt werden. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat jedoch beschlossen, künftig sowohl die erstmalige als auch die wiederholte Bestellung von Vorstandsmitgliedern in der Regel auf drei Jahre zu begrenzen. Die Bestellung und die Wiederbestellung bedürfen eines Aufsichtsratsbeschlusses, der grundsätzlich frühestens ein Jahr vor Ablauf der Amtszeit gefasst werden darf. Der Aufsichtsrat ernennt eines der Vorstandsmitglieder zum Vorsitzenden des Vorstands. In Ausnahmefällen kann ein Vorstandsmitglied gemäß § 85 AktG gerichtlich bestellt werden.

Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstand und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Vergütung. Die Beschreibung des Vergütungssystems sowie der individualisierte Ausweis der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht auf den Seiten 122 ff. enthalten. Dieser ist Bestandteil des Lageberichts.

Unternehmensgegenstand, Satzungsänderung. Der Umfang der Tätigkeit, die das Unternehmen ausführen kann, ist in § 2 der Satzung definiert. Die Satzung kann gemäß § 179 Aktiengesetz nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Soweit nicht zwingende Vorschriften des Gesetzes etwas Abweichendes bestimmen, werden Beschlüsse der Hauptversammlung nach § 133 Aktiengesetz, § 19 Abs. 1 der Satzung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen und gegebenenfalls mit einfacher Mehrheit des vertretenen Kapitals gefasst. Für eine Änderung des Unternehmensgegenstandes ist gemäß § 179 Abs. 2 Satz 2 Aktiengesetz eine Mehrheit von 75% des vertretenen Grundkapitals erforderlich. Änderungen der Satzung, die lediglich die Fassung betreffen, kann der Aufsichtsrat gemäß § 7 Abs. 3 der Satzung beschließen.

Daimler-Konzern-Geschäftsportfolio

Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Daimler Financial Services	Vans, Buses, Other
Mercedes-Benz Mercedes AMG Mercedes-Benz McLaren (40%) Maybach smart	Trucks Europa/Lateinamerika Trucks NAFTA Trucks Asia	Americas Europa, Afrika & Asien/Pazifik	Mercedes-Benz Vans Daimler Buses Beteiligung EADS Beteiligung Tognum Beteiligung Chrysler Holding LLC

Kapital. Das gezeichnete Kapital der Daimler AG zum 31. Dezember 2008 beträgt 2.768 Mio. €. Es ist eingeteilt in 964.557.432 auf den Namen lautende Stückaktien. Alle Aktien gewähren die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und den gleichen Anteil am Gewinn. Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften. Zum 31. Dezember 2008 befanden sich 37.116.831 Aktien im eigenen Bestand. Aus eigenen Aktien stehen der Gesellschaft keine Rechte zu.

Aktienrückkauf, Genehmigtes und Bedingtes Kapital. Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 4. April 2007 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 4. Oktober 2008 für bestimmte Zwecke eigene Aktien mit einem auf diese Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von höchstens 267 Mio. € – das waren knapp 10% des damaligen Grundkapitals – zu erwerben. Von dieser Ermächtigung wurde im Zeitraum vom 30. August 2007 bis zum 28. März 2008 mit dem Rückerwerb von insgesamt 99,77 Mio. Aktien im Gegenwert von 6.197 Mio. € Gebrauch gemacht. Das Volumen der insgesamt auf Basis der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 4. April 2007 zurückgekauften Aktien entsprach einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt 267 Mio. €, entsprechend 10% des Grundkapitals zum Zeitpunkt des Hauptversammlungsbeschlusses 2007. Die Aktien wurden nach dem Erwerb, letztmals mit Wirkung zum Ablauf des 3. April 2008, ohne Herabsetzung des Grundkapitals eingezogen.

Am 9. April 2008 hat die Hauptversammlung den Vorstand ermächtigt, bis zum 9. Oktober 2009 für bestimmte Zwecke bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals von 2.766 Mio. € zu erwerben. Von dieser Ermächtigung wurde im Zeitraum vom 18. Juni 2008 bis zum 23. Oktober 2008 mit dem Rückerwerb von insgesamt 37,28 Mio. Aktien im Gegenwert von 1.449 Mio. € Gebrauch gemacht. Das Volumen der bis zum 31. Dezember 2008 auf Basis der Ermächtigung vom 9. April 2008 zurückgekauften Aktien entspricht 3,87% der zum Zeitpunkt der Beschlussfassung ausgegebenen Aktien.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 9. April 2008 wurde der Vorstand ferner ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 8. April 2013 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage um bis zu 500 Mio. € sowie durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Sacheinlage um bis zu 500 Mio. € zu erhöhen.

Darüber hinaus wurde der Vorstand mit Beschluss der Hauptversammlung vom 6. April 2005 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 5. April 2010 Wandel- und/oder Optionschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 15 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 20 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf neue Aktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 300 Mio. €, nach Maßgabe der Anleihebedingungen, zu gewähren.

Change-of-Control-Klauseln. Die Daimler AG hat die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen abgeschlossen, die Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels beinhalten, wie er unter anderem infolge eines Übernahmeangebots eintreten kann:

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 5 Mrd. US-\$, die ein Kündigungsrecht des Darlehensgebers für den Fall vorsieht, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird.
- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 3 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht des Darlehensgebers für den Fall vorsieht, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird.
- ein Joint Venture mit der Ford Motor Company zur Entwicklung von Brennstoffzellensystemen; dieses Joint Venture ist für jede Vertragspartei kündbar, falls die jeweils andere Partei einem Kontrollwechsel unterliegt. Kontrolle im Sinne dieser Vereinbarung sind das Recht, den Vorstand anzuweisen und die Unternehmensgrundsätze zu bestimmen, die Möglichkeit, die Mehrheit des Aufsichtsrats zu wählen, sowie der Besitz von mindestens 40% der Stimmrechte.
- eine Vereinbarung über den Erwerb der Mehrheit (50,1%) an der »AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.«; diese hat das Ziel, die Brennstoffzelle für automobiler Anwendungen weiterzuentwickeln und vermarktungsfähig zu machen. Die Vereinbarung sieht für den Fall eines Kontrollwechsels bei der Daimler AG ein Kündigungsrecht des anderen Hauptgesellschafters Ford Motor Company sowie eine Put-Option des Minderheitsgesellschafters Ballard Power Systems vor. Kontrolle im Sinne dieser Vereinbarung sind die wirtschaftliche Inhaberschaft (beneficial ownership) der Mehrheit der Stimmrechte und die daraus folgende Berechtigung, die Mehrheit der Mitglieder des Vorstands zu bestellen.

- ein Vertragswerk, das die Ausübung der Stimmrechte an der EADS N.V. regelt. Dieses sieht für den Fall eines Kontrollwechsels vor, dass die Daimler AG nach Aufforderung durch die französischen Vertragspartner verpflichtet ist, sich nach besten Kräften zu bemühen, ihren Anteil an der EADS an einen Dritten, der kein Wettbewerber der EADS bzw. der französischen Vertragspartner der Daimler AG ist, zu angemessenen Konditionen zu veräußern. In diesem Fall steht der französischen Seite ein Vorkaufsrecht zu den von Dritten angebotenen Bedingungen zu. Auch kann es im Falle eines Beherrschungswechsels zu einer Auflösung des Stimmrechtskonsortiums mit der französischen Seite kommen. Ein Beherrschungswechsel liegt nach dem EADS-Vertragswerk dann vor, wenn ein Wettbewerber der EADS N.V. oder der französischen Vertragspartner entweder so viele Aufsichtsratsmitglieder bei der Daimler AG benennt, dass er damit die Mehrheit der Mitglieder des Vorstands bestellen kann, oder über eine Beteiligung verfügt, aufgrund derer er das Tagesgeschäft der Daimler AG bestimmen kann.

Strategie

Wir haben das Automobil erfunden und wir gestalten auch seine Zukunft. Als Schrittmacher der technologischen Entwicklung in der Automobilbranche bauen wir dabei auf unsere traditionellen Stärken.

Wir wollen unsere Kunden begeistern mit:

- faszinierenden Premium-Pkw, die bei Design, Sicherheit und Komfort, Wertanmutung, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit Maßstäbe setzen,
- Nutzfahrzeugen, die die Besten in ihrem jeweiligen Wettbewerbsumfeld sind, sowie
- herausragenden Serviceleistungen rund um diese Produkte.

Zielsystem. Wir wollen in allen Geschäften nachhaltig profitabel wachsen und damit den Unternehmenswert steigern. Mit unseren Produkten und Dienstleistungen streben wir in den jeweiligen Marktsegmenten eine führende Position an. Es ist unser Anspruch, zu den führenden Automobilunternehmen der Welt zu gehören. Um diese Ziele zu erreichen, haben wir einen strategischen Rahmen – das Daimler-Zielsystem – definiert. Dieses besteht, wie in der Grafik auf der nächsten Seite dargestellt, aus sechs strategischen Dimensionen und basiert auf den vier Grundwerten Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin. Diese Werte sind für uns eine wesentliche Voraussetzung für Spitzenleistungen – und deshalb richten wir unser Handeln an ihnen aus.

Vier strategische Handlungsschwerpunkte. Zur Erreichung unserer strategischen Ziele haben wir im Rahmen des Daimler-Zielsystems vier strategische Handlungsschwerpunkte für die kommenden Jahre festgelegt:

- **Herausragende Umsetzung (Operational Excellence) und Kultur der Spitzenleistung.** Es ist unser Ziel, überlegene Produkte in überdurchschnittlich effizienten Prozessen zu entwickeln, zu produzieren und zu vertreiben. Wir schaffen klare Strukturen und schlanke Prozesse, und wir nutzen die Möglichkeiten der Standardisierung und Modularisierung für weitere Produktivitätssteigerungen in allen Geschäften. Unter dem Dach des Daimler-Excellence-Prozesses haben wir in allen operativen Geschäften Prozesse etabliert, mit denen wir den Konzern entlang der vier strategischen Handlungsschwerpunkte ausrichten und eine gemeinsame Kultur der Spitzenleistung entwickeln. So haben wir die Kernelemente des Excellence-Prozesses in die laufenden Programme unserer Geschäfte aufgenommen, zum Beispiel in das Programm GoFor10 bei Mercedes-Benz Cars, die Global Excellence Initiative bei Daimler Trucks, Captive #1 bei Daimler Financial Services oder Creating the Next in unserem Transportergeschäft. Ein gutes Beispiel für Operational Excellence bei Daimler ist das Mercedes-Benz Werk in Sindelfingen, das als Fertigungsstätte mit der weltweit besten Qualität mit dem Platinum Award von J.D. Power ausgezeichnet wurde. Dort ist es hervorragend gelungen, die Produktivität zu steigern und gleichzeitig die Qualität zu verbessern. Auch in den administrativen Bereichen haben wir in den zurückliegenden Jahren beachtliche Fortschritte gemacht. So konnten wir das neue Managementmodell Ende 2008 erfolgreich abschließen. Mit diesem Programm haben wir die Effizienz in der Verwaltung gesteigert und Einsparungen in Höhe von 1,2 Mrd. € im Vergleich zur Ausgangsbasis im Jahr 2004 erzielt. Insbesondere vor dem Hintergrund der weltweiten Finanzkrise bleibt die Steigerung der Effizienz in allen Bereichen des Unternehmens auch in Zukunft ein wesentlicher strategischer Schwerpunkt.



– **Ausbau des Kerngeschäfts in traditionellen Marktsegmenten und Nutzung neuer Chancen auf regionaler Basis.**

Herausragende Produkte und Dienstleistungen sind eine entscheidende Voraussetzung für profitables Wachstum in unseren Kernsegmenten. Ungeachtet der derzeit ungünstigen Entwicklung wichtiger Absatzmärkte sind wir mit unseren Produkt-, Service- und Marktstrategien auf dem richtigen Weg. Mercedes-Benz hat im Juni 2008 zwei Auszeichnungen in der J.D.-Power-Qualitätsstudie in Gold für die höchste Fahrzeugqualität im jeweiligen Marktsegment für die E- und CLK-Klasse erhalten. Die hervorragende Servicequalität der Mercedes-Benz Betriebe in Deutschland wurde im Laufe des vergangenen Jahres mehrfach von verschiedenen Organisationen bestätigt. Dies spricht für den Erfolg unserer langfristig angelegten Qualitäts- und Kundenzufriedenheitsoffensive im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Auch bei den Lkw überzeugt der neue Actros als »Truck of the Year 2009«. Mit dem Markenversprechen

»Trucks you can trust« steht der Geschäftsbereich Mercedes-Benz Lkw Europa/Lateinamerika für kompromisslose Qualität, Zuverlässigkeit bei Produkten und Dienstleistungen sowie den fairen, partnerschaftlichen Umgang mit dem Kunden. Beispiele für die hervorragende Akzeptanz unserer Produkte bei den Kunden sind auch der DEKRA Umweltpreis 2008 für den Mercedes-Benz Stadtbus Citaro G BlueTec Hybrid aufgrund seines innovativen und nachhaltigen Beitrags zu mehr Lebensqualität in den Städten oder der Transporter Sprinter, der bei der Wahl zum »Nutzfahrzeug des Jahres« in seiner Kategorie den ersten Rang belegte.

Mit Produkten, deren Charakter und Vermarktung auf die Besonderheiten der jeweiligen Märkte zugeschnitten sind, wollen wir unsere Position in den Zukunftsmärkten weiter ausbauen. So haben wir zum Beispiel in Indien ein Joint Venture mit der Hero Group zur Fertigung von Lkw abgeschlossen und eine Vereinbarung zum künftigen Produktionsstandort getroffen. Das Joint Venture von Daimler Buses mit der indischen Sutej Motors hat im dritten Quartal 2008 bereits die ersten Luxusbusse an Kunden ausgeliefert. In Russland wollen wir unsere Marktposition über die strategische Partnerschaft mit Kamaz weiter ausbauen. Hierzu haben wir an Kamaz, dem führenden Hersteller von schweren Lkw in Russland, eine Beteiligung von 10% erworben.

- **Weiterentwicklung innovativer und kundenorientierter Dienstleistungen und Technologien.** Wir arbeiten intensiv an der Entwicklung von innovativen, kundenorientierten Technologien entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette.

Da die Anforderungen an die Mobilität der Zukunft immer differenzierter werden, wird es künftig nicht nur ein Fahrzeug mit einem Antrieb geben. Im Rahmen unserer »Roadmap zur nachhaltigen Mobilität« arbeiten wir daher parallel an mehreren Antriebstechnologien: Unsere Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor optimieren wir konsequent weiter. Mit der Hybridisierung streben wir zusätzliche Effizienzsteigerungen an. Brennstoffzellen- und Batteriefahrzeuge eröffnen den Weg zum emissionsfreien Fahren. Darüber hinaus unterstützen wir die Entwicklung, Produktion und Verbreitung von sauberen Kraftstoffen für Verbrennungsmotoren sowie von alternativen Energien für emissionsfreies Fahren.

Die Umsetzung dieser Strategie in Form von konkreten Produkten verfolgen wir bei den Pkw mit den Initiativen »Road to the Future« und bei den Nutzfahrzeugen mit »Shaping Future Transportation«. Die BLUETEC-Dieselseltechnologie, unsere weltweit führende Position bei Nutzfahrzeugen mit Hybridantrieb, die BlueEFFICIENCY-Pkw von Mercedes-Benz, der S 400 BlueHYBRID, die weltweit sparsamste Luxuslimousine mit Ottomotor, der smart fortwo electric drive oder der innovative DIESOTTO-Antrieb sind dabei Meilensteine. Sie belegen unsere Innovationskraft in puncto umweltfreundliche Mobilität. Die Schlüsseltechnologie für eine von fossilen Kraftstoffen unabhängige, nachhaltige Mobilität ist für uns jedoch die Brennstoffzelle. Mit über 100 Testfahrzeugen und rund 4 Mio. gefahrenen Kilometern haben wir die weltweit größte Flotte an Brennstoffzellen-Fahrzeugen im Einsatz. Im Jahr 2009 starten wir mit der Kleinserienproduktion unserer ersten emissionsfreien Fahrzeuge, der Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL und dem smart fortwo electric drive.

Durch die breite Aufstellung des Konzerns haben wir die Möglichkeit, die neuen Technologien in allen automobilen Geschäften zum Einsatz zu bringen.

Parallel zur technologischen Weiterentwicklung unserer Produkte werden wir auch das Dienstleistungsangebot rund um diese Produkte erweitern. In Kooperation von Daimler Financial Services mit den automobilen Geschäften entwickeln wir Ansätze für neue, Erfolg versprechende Geschäftspotenziale im Dienstleistungsbereich. Ein Beispiel hierfür ist Omniplus, ein umfassendes, busspezifisches Service- und Dienstleistungsangebot für die Omnibusse der Marken Mercedes-Benz und Setra.

- **Entwicklung und Erschließung neuer Geschäfte in verwandten Bereichen.** Die Arbeitsergebnisse unserer Forschungs- und Entwicklungsbereiche, unsere attraktive Kundenbasis und unsere starken Marken werden wir künftig gezielt dafür einsetzen, auch in angrenzenden Gebieten neue Geschäftspotenziale zu erschließen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass diese neuen Geschäftsideen einen Bezug zu unserem Kerngeschäft haben und zu unserem profitablen Wachstum beitragen. Das im Jahr 2007 geschaffene Business Innovation Team hat die Aufgabe, neue Geschäftsideen zu entwickeln und deren Umsetzung voranzutreiben. Ein erstes wichtiges Projekt ist car2go, ein neues Mobilitätskonzept für die Stadt. Die Pilotphase von car2go ist im Oktober 2008 in Ulm angelaufen.

Portfolioveränderungen. Mit dem Ziel, unser Kerngeschäft zu stärken und neue Wachstumspotenziale zu erschließen, haben wir im Jahr 2008 wichtige Schritte zur Erweiterung unseres Geschäftsportfolios vollzogen:

Im April 2008 haben die Daimler AG und die indische Hero Group den Gründungsvertrag für ein Nutzfahrzeug-Joint-Venture unterschrieben. Die Daimler Hero Commercial Vehicles Ltd., an der Daimler 60% hält, wird zunächst leichte, mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge für den indischen Volumenmarkt unter einem neuen Markennamen in einer neu erbauten Fabrik in Chennai herstellen. Zu einem späteren Zeitpunkt ist auch die Produktion von Lastwagen für Exportmärkte geplant.

Im Juni 2008 hat die Daimler AG einen Anteil von 22,3% an der Tognum AG von EQT, einem schwedischen Finanzinvestor, erworben und weitere 6,1% an der Börse zugekauft. Der Kaufpreis lag bei insgesamt 702 Mio. €. Tognum hat sich in den vergangenen beiden Jahren zu einem der weltweit führenden Anbieter von Off-Highway-Motoren mit einer überdurchschnittlichen operativen Marge entwickelt. Dieses Geschäft verfügt über ein großes Wachstumspotenzial. Darüber hinaus werden die langfristigen Lieferbeziehungen mit Tognum durch diese Beteiligung abgesichert.

Im August 2008 wurde von der Daimler AG und Beiqi Foton Motors Ltd. ein Letter of Intent zur Gründung eines Joint Venture unterzeichnet. Ziel ist es, mittelschwere und schwere Lkw sowie Technologien für den chinesischen Markt zu produzieren und in einem zweiten Schritt auch Expansionsmöglichkeiten außerhalb Chinas auszuschöpfen. Für die Gründung des Joint Venture ist die Genehmigung durch die chinesischen Behörden erforderlich.

Im Dezember 2008 haben die Daimler AG, Kamaz, das staatliche Unternehmen Russian Technologies und Troika Dialog in Moskau den Vertrag für eine exklusive strategische Partnerschaft unterschrieben. Danach übernimmt Daimler Trucks von der russischen Investmentgesellschaft Troika Dialog eine 10-prozentige Beteiligung an Kamaz. Die strategische Partnerschaft mit Kamaz, dem Marktführer bei schweren Lkw in Russland, ist Teil unserer Wachstumsstrategie in den BRIC-Staaten. Durch den Transfer von Technologien und verschiedene gemeinsame Projekte werden beide Unternehmen von dieser strategischen Partnerschaft profitieren.

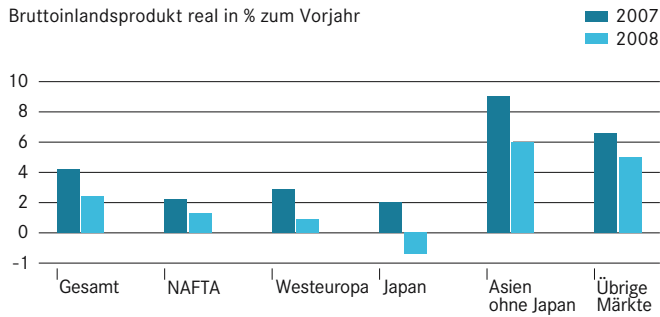
Ebenfalls im Dezember 2008 hat die Daimler AG, vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden, 49,9% an der Li-Tec Vermögensverwaltung GmbH (Li-Tec) übernommen. Die Evonik Industries AG hält 50,1% der Anteile. Auf Basis der Lithium-Ionen-Technologie von Evonik und mit dem Know-how von Daimler werden die beiden Partner die Forschung, Entwicklung und Produktion von Batteriezellen und Batteriesystemen vorantreiben. Evonik ist Technologieführer bei serienfähigen High-Tech-Batteriezellen, die Konkurrenzprodukten in wesentlichen Punkten überlegen sind. Daimler hat in den vergangenen Jahren mehr als 230 Patente auf dem Gebiet der Lithium-Ionen-Technologie angemeldet. Die beiden Unternehmen werden zusammen ein Joint Venture gründen, das sich auf die Entwicklung und Produktion von Batterien und Batteriesystemen für automobiler Anwendungen konzentriert. An diesem Joint Venture werden Daimler 90% und Evonik 10% halten.

Seit Mitte des Jahres 2008 führt Daimler Gespräche mit Cerberus Capital Management über die Abgabe des 19,9% Anteils an der Chrysler Holding LLC. Bis zur Drucklegung des vorliegenden Berichts Ende Februar 2009 waren diese Gespräche noch nicht abgeschlossen.

Neuaustrichtung des Truck-Geschäfts in Nordamerika. Im Oktober 2008 hat Daimler Trucks North America (DTNA) im Rahmen des Global Excellence Programms einen umfassenden Plan zur Optimierung und Neuaustrichtung des operativen Geschäfts vorgelegt. Damit reagierte das Unternehmen auf die anhaltende Nachfrageschwäche in der gesamten Branche und die strukturellen Veränderungen in wichtigen Kernmärkten. Ab März 2009 wird die Produktion der Marke Sterling Trucks eingestellt. DTNA konzentriert damit seine Entwicklungs- und Vertriebsressourcen auf die Marken Freightliner und Western Star. Dies erlaubt verstärkte Innovationen in den Bereichen Sicherheit, Umweltfreundlichkeit und Kundennutzen. Mit der Einstellung der Marke Sterling wird die Produktion im Werk St. Thomas, Ontario, Kanada, beendet. Ab Juni 2010 wird dann auch das Werk in Portland, Oregon, stillgelegt. Die beschriebenen Maßnahmen sollen ab 2011 zu jährlichen Ergebnisverbesserungen in Höhe von 900 Mio. US-\$ führen. Das neue Werk in Saltillo, Mexiko, wurde im Februar 2009 eröffnet. Dort wird der Cascadia, das neue Flaggschiff der Marke Freightliner, produziert.

Wirtschaftswachstum

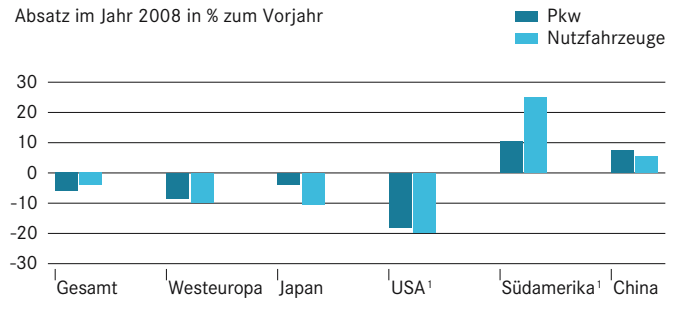
Bruttoinlandsprodukt real in % zum Vorjahr



Quelle: Global Insight

Automobilmärkte weltweit

Absatz im Jahr 2008 in % zum Vorjahr



¹ Segment Personenwagen einschließlich leichte Nutzfahrzeuge

Quelle: VDA

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltwirtschaft. Ausgehend von der sich verschärfenden Finanz- und Immobilienkrise hat sich die Weltwirtschaft im Verlauf des Jahres 2008 deutlich abgekühlt. Nur der noch relativ stabilen Aufwärtsentwicklung zum Jahresanfang sowie dem Wachstumsbeitrag der Schwellenländer ist es zu verdanken, dass die Weltwirtschaft im Gesamtjahr noch ein Wachstum von rund 2,4% (i. V. 4,1%) erreichte. Nach der Insolvenz der Investmentbank Lehman Brothers spitzte sich die Krise im September weiter zu. In den Industrieländern hatte die finanzwirtschaftliche Krise zu diesem Zeitpunkt bereits die Realwirtschaft erfasst. Das hohe Maß an Verunsicherung bei Konsumenten und Investoren, die beträchtlichen Vermögensverluste aufgrund rückläufiger Aktienkurse, die bis zur Jahresmitte stark anziehenden Rohstoffpreise und Inflationsraten sowie die schon zuvor bestehenden Belastungen durch die Kreditkrise führten die großen Volkswirtschaften in die Rezession. Dies trifft auch auf die lange Zeit ausgesprochen widerstandsfähige deutsche Industriekonjunktur zu, die sich zum Jahresende hin nachhaltig eintrübte. Nur geringfügig wachsende und teilweise schon rückläufige Investitionen sowie ein schwacher privater Konsum waren die wichtigsten Ursachen dieser ungünstigen Entwicklung in nahezu allen Industrieländern. Für die exportorientierte deutsche Volkswirtschaft kam noch das Wegbrechen wichtiger Absatzmärkte hinzu. Insgesamt erreichten die Industrieländer im Berichtsjahr nur noch ein Wachstum von knapp 1,0% (i. V. 2,4%), das schwächste Ergebnis seit Anfang der neunziger Jahre. Spätestens seit dem Sommer 2008 wurde das globale Wachstum dann ausschließlich von den Regionen außerhalb der Triade getragen. Dabei zeichnete sich aber zunehmend ab, dass sich auch die Schwellenländer nicht auf Dauer von den realwirtschaftlichen Auswirkungen der Finanzmarktkrise abkoppeln können. Zwar blieben die Wachstumsraten insbesondere im asiatischen Wirtschaftsraum noch vergleichsweise hoch, sie lagen aber deutlich unter denen der vergangenen Boomjahre. In Summe erreichten die Schwellenländer noch ein Wirtschaftswachstum von rund 6% nach 7,8% im Vorjahr. Ein besonderes Kennzeichen des vergangenen Jahres war zudem eine ungewöhnlich hohe Volatilität, sei es an den Aktienmärkten, bei Rohstoffpreisen oder den Wechselkursen. So stieg beispielsweise der Rohölpreis von Januar bis Juli von 90 US-\$/bbl auf historische Höchstwerte um 145 US-\$/bbl, fiel danach aber sogar bis auf Werte zwischen 30 und 40 US-\$/bbl zurück.

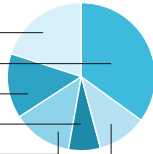
Auch bei den Wechselkursen war die Schwankungsbreite im Berichtsjahr außergewöhnlich hoch. So erreichte der Wechselkurs des Euro mit 1,60 US-\$/€ im Juli 2008 ein Rekordhoch. Es folgte jedoch eine deutliche Abschwächung auf 1,40 US-\$/€ zum Jahresende, so dass der Euro gegenüber dem US-Dollar im Jahresverlauf rund 5,5% und gegenüber dem japanischen Yen sogar rund 23% verlor. Gegenüber dem britischen Pfund ergab sich hingegen ein Wertzuwachs von knapp 30%.

Automobilmärkte. Die weltweite Konjunkturschwäche und die internationale Finanzmarktkrise hinterließen im Jahr 2008 deutliche Spuren auf den Automobilmärkten. Der globale Pkw-Absatz ging um rund 5% zurück, die größte Einbuße seit fast 30 Jahren. Einem deutlichen Nachfrageeinbruch in den Volumenmärkten Nordamerika, Westeuropa und Japan standen dabei noch Zuwächse in den Schwellenländern gegenüber. Auch bei den Nutzfahrzeugen verringerte sich die Nachfrage in der NAFTA-Region, in Westeuropa und in Japan. Obwohl die Märkte der Schwellenländer trotz einer merklichen Abschwächung im Jahresverlauf für das Gesamtjahr teilweise noch Zuwächse aufwiesen, ging der Nutzfahrzeugabsatz weltweit leicht zurück.

Infolge des wirtschaftlichen Abschwungs und der schweren Finanzmarktkrise brach der US-amerikanische Markt für Pkw und sogenannte »Light Trucks« im Jahr 2008 regelrecht ein. Während im Vorjahr noch 16,1 Millionen Fahrzeuge verkauft wurden, waren es im Jahr 2008 mit 13,2 Millionen nahezu drei Millionen weniger. Geländewagen und Pick-ups traf der Absatzzrückgang besonders schwer. Das Ausmaß und die Geschwindigkeit des Abschwungs waren außergewöhnlich: So war der Monatsabsatz im vierten Quartal teilweise so niedrig wie seit 25 Jahren nicht mehr.

Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars

A-/B-Klasse	20%
C-/CLK-/SLK-Klasse	35%
E-/CLS-Klasse	14%
S-/CL-/SL-Klasse/SLR/Maybach	7%
M-/R-/GL-/GLK-/G-Klasse	13%
smart	11%

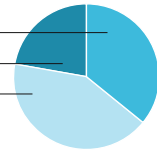


Auch die westeuropäischen Pkw-Märkte litten erheblich unter der Finanzkrise und der gesamtwirtschaftlichen Eintrübung. Besonders schwer betroffen waren die Volumenmärkte Spanien (-28,1%), Italien (-13,4%) und Großbritannien (-11,3%). Deutschland (-1,8%) und Frankreich (-0,7%) entwickelten sich in der ersten Jahreshälfte noch positiv, konnten sich dem Abwärtstrend aber im zweiten Halbjahr nicht mehr entziehen. In Summe verzeichnete Westeuropa einen Marktrückgang um 8,4%. Auch der japanische Pkw-Markt war im Jahr 2008 mit knapp 4% weniger verkauften Fahrzeugen rückläufig. In den großen Schwellenländern Asiens, Osteuropas und Lateinamerikas, insbesondere den BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China), hat die Pkw-Nachfrage im Gesamtjahr 2008 zwar nochmals zugenommen, aber auch in diesen Märkten verlangsamte sich das Wachstum im zweiten Halbjahr mehr und mehr, und gegen Jahresende mussten auch die BRIC-Länder im Vergleich zu den Vorjahresmonaten niedrigere Absatzzahlen melden.

Die großen Nutzfahrzeugmärkte entwickelten sich im Jahr 2008 uneinheitlich. Aufgrund der konjunkturellen Eintrübung ging in den USA die Nachfrage in allen Klassen im Vergleich zum Vorjahr weiter zurück. In Westeuropa erreichte das Geschäft mit mittelschweren und schweren Lkw annähernd das Vorjahresniveau, befand sich aber in den letzten Monaten des Jahres bereits deutlich im Abwärtstrend. Im Marktsegment der leichten Nutzfahrzeuge war im Berichtsjahr in Westeuropa ein Rückgang zu verzeichnen. In Japan war die Nachfrage in allen Nutzfahrzeugklassen weiter deutlich rückläufig. Die Nutzfahrzeugmärkte in den großen Schwellenländern legten in Summe noch leicht zu. Aber auch hier flachte die Wachstumsdynamik im zweiten Halbjahr erheblich ab und teilweise drehten auch diese Märkte zum Jahresende ins Minus.

Absatzstruktur Daimler Trucks

Trucks Europa/Lateinamerika	36%
Trucks NAFTA	22%
Trucks Asia	42%



Geschäftsentwicklung

Absatz. Daimler hat im Jahr 2008 trotz der vor allem in der zweiten Jahreshälfte äußerst schwierigen Marktbedingungen insgesamt 2,1 Millionen Fahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau nahezu erreicht.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** hat im Berichtsjahr 1.273.000 (i. V. 1.293.200) Fahrzeuge abgesetzt. Damit haben wir unsere weltweite Marktposition im Segment der Premium-Pkw behauptet. Die Geschäftsentwicklung stand jedoch im Zeichen der sich im Jahresverlauf zusehends verschlechternden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die in der zweiten Jahreshälfte in wichtigen Märkten zu massiven Absatzrückgängen führten. Der Absatz der Marke Mercedes-Benz verringerte sich auf 1.125.900 (i. V. 1.180.100) Pkw. Sehr erfolgreich waren wir weiterhin im C-Klasse-Segment (C-, CLK-, und SLK-Klasse). Dort haben wir den Absatz um 16% auf 448.400 (i. V. 386.500) Fahrzeuge gesteigert und konnten Marktanteile hinzugewinnen. Maßgeblich dazu beigetragen hat unter anderem die C-Klasse-Limousine, die in ihrer Vergleichsklasse die Marktführerschaft behauptet hat. Im Luxussegment (S-, CL-, SL-Klasse, SLR und Maybach) lagen wir mit insgesamt 92.900 (i. V. 107.000) abgesetzten Fahrzeugen mit großem Abstand vor den wichtigsten Wettbewerbern. Aufgrund des bei der E-Klasse anstehenden Modellwechsels ging der Absatz bei den Oberklasse-Modellen (E- und CLS-Klasse) auf 172.900 (i. V. 230.900) Fahrzeuge zurück. Von den Modellen der A- und B-Klasse haben wir 250.300 (i. V. 275.400) Fahrzeuge abgesetzt. Im Geländewagen-Segment wurden im Berichtsjahr insgesamt 161.300 (i. V. 180.200) Fahrzeuge der M-, R-, GL-, GLK- und G-Klasse ausgeliefert. In den großen Märkten USA (-11% auf 223.600 Fahrzeuge), Westeuropa (-8% auf 629.300 Fahrzeuge) und Japan (-23% auf 35.800 Fahrzeuge) hatte die Marke Mercedes-Benz jeweils Absatzrückgänge zu verzeichnen. Dagegen war die Geschäftsentwicklung in zahlreichen Schwellenländern insgesamt weiterhin positiv. Besonders groß waren die Wachstumsraten in China (+59%) und in der Region Naher und Mittlerer Osten (+36%). Die Marke smart konnte den Absatz im Berichtsjahr deutlich auf 139.000 (i. V. 103.100) Fahrzeuge steigern. Hierzu hat auch der große Erfolg des smart fortwo in den USA beigetragen. Im ersten Verkaufsjahr konnten dort 27.600 Fahrzeuge ausgeliefert werden. Nach Italien mit 34.600 Fahrzeugen und Deutschland (31.500 Fahrzeuge) liegen die Vereinigten Staaten unter den für smart wichtigsten Märkten bereits an dritter Stelle (vgl. S. 90 ff.).

Daimler Trucks hat im Jahr 2008 insgesamt 472.100 schwere, mittelschwere und leichte Lkw abgesetzt und damit das Vorjahresniveau von 467.700 Fahrzeugen übertroffen. Gleichzeitig konnten wir unsere weltweit führende Position im Markt für Lkw über 6t behaupten. Trucks Europa/Lateinamerika hat den Absatz nochmals um 6% auf 170.100 Lkw gesteigert und damit einen neuen Absatzrekord aufgestellt. Diese positive Entwicklung spiegelt vor allem den anhaltenden Markterfolg des Mercedes-Benz Actros und des Mercedes-Benz Axor wider. Kräftige Zuwächse konnten wir in Brasilien (+23%) sowie im Nahen und Mittleren Osten (+90%) erzielen. Gegenläufig wirkte der Absatzrückgang in der NAFTA-Region und in Japan. Die ursprünglich für das zweite Halbjahr 2008 erwartete Markterholung in den USA und in Kanada ist aufgrund der sehr schwachen Wirtschaftsentwicklung ausgeblieben. Trucks NAFTA konnte den Absatz daher nicht wie geplant steigern. Stattdessen war ein Rückgang auf 104.300 (i. V. 119.000) Einheiten zu verzeichnen. Aufgrund des Markterfolgs des Freightliner Cascadia konnten wir unsere führende Marktposition bei schweren Lkw in der NAFTA-Region behaupten. Trucks Asia verzeichnete einen Rekordabsatz und übertraf das Vorjahresniveau mit 197.700 Fahrzeugen um 5%. Zwar verringerte sich der Absatz in Japan um 22% auf 42.000 Fahrzeuge, dies wurde jedoch durch starke Zuwächse in Exportmärkten wie Indonesien (+58%) sowie dem Nahen und Mittleren Osten (+9%) mehr als ausgeglichen (vgl. S. 94 ff.).

Mercedes-Benz Vans hat den Marktanteil im Segment der mittelgroßen und großen Transporter gesteigert und seine führende Position weiter ausgebaut. Beim Absatz wurde das Rekordniveau des Vorjahres aufgrund der schwierigen Marktverhältnisse im zweiten Halbjahr mit 287.200 (i. V. 289.100) abgesetzten Fahrzeugen nicht ganz erreicht (vgl. S. 100).

Daimler Buses hat im Jahr 2008 mit weltweit 40.600 (i. V. 39.000) abgesetzten Bussen und Fahrgestellen ein Rekordniveau erreicht und seine führende Marktposition im Segment für Busse über 8t erfolgreich verteidigt. In Europa konnten wir den Absatz um 11% auf 10.100 Fahrzeuge steigern. Trotz der im vierten Quartal schwieriger werdenden Marktbedingungen lag der Absatz mit 19.500 (i. V. 20.100) Fahrgestellen auch in Lateinamerika auf hohem Niveau. In der NAFTA-Region war ein deutlicher Anstieg auf 7.000 (i. V. 6.100) Einheiten zu verzeichnen (vgl. S. 100).

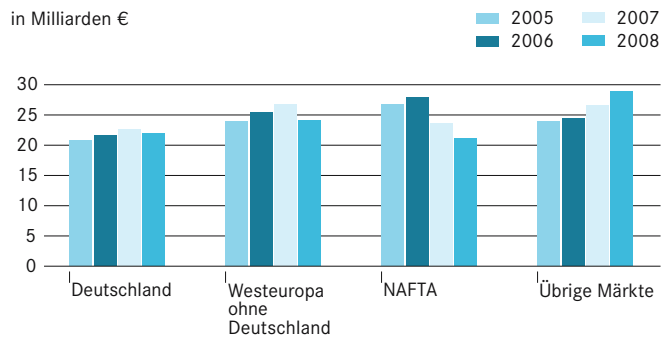
Das Geschäft von **Daimler Financial Services** hat sich im Berichtsjahr insgesamt positiv entwickelt. Das weltweite Vertragsvolumen lag zum Ende des Jahres 2008 mit 63,4 Mrd. € um 7% über dem Vorjahreswert. Im Jahr 2008 wurden mehrere Gesellschaften vor allem in Asien und Osteuropa erstmalig vollkonsolidiert. Ohne diesen Effekt und bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Anstieg des Vertragsvolumens 5%. Das Neugeschäft stieg im Vergleich zum Vorjahr um 7% auf 29,5 Mrd. €, bereinigt gab es einen Zuwachs von 6% (vgl. S. 98).

Auftragslage. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks sowie die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses fertigen auf Bestellung nach den Wünschen von Kunden ausgestattete Fahrzeuge. Dabei versuchen wir, die Kapazitäten bei einzelnen Modellen flexibel der sich verändernden Nachfrage anzupassen.

Als Folge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise sowie der anhaltenden CO₂-Diskussion in Europa sind die Bestellungen im dritten und vor allem im vierten Quartal des Jahres teilweise dramatisch eingebrochen. Der bei der E-Klasse anstehende Modellwechsel verstärkte die Kaufzurückhaltung bei Mercedes-Benz Pkw. Der aktuellen Nachfrageentwicklung entsprechend haben wir die Produktion von Personenwagen in der zweiten Jahreshälfte deutlich zurückgenommen. Aufgrund der weltweit zunehmend schwieriger werdenden Marktsituation ging auch der Auftragszugang bei den Lkw im zweiten Halbjahr in unseren wichtigsten Märkten Europa, NAFTA-Region und Japan deutlich zurück.

Konzernumsatz nach Regionen

in Milliarden €



Marktanteile

	2008	2007	08/07 Veränd. Prozentpunkte
Mercedes-Benz Cars			
Westeuropa	4,9	4,6	+0,3
Deutschland	10,6	10,3	+0,3
USA	1,7	1,6	+0,1
Japan	0,9	1,0	-0,1
Daimler Trucks			
Mittelschwere und schwere Lkw Westeuropa	21,7	21,7	-
Deutschland	39,6	39,7	-0,1
Schwere Lkw NAFTA	30,9	32,7	-1,8
Mittelschwere Lkw NAFTA	20,7	22,7	-2,0
Mittelschwere und schwere Lkw Brasilien	29,5	30,7	-1,2
Lkw Japan	22,5	23,6	-1,1
Mercedes-Benz Vans			
Mittlere und schwere Transporter Westeuropa	17,1	16,3	+0,8
Deutschland	26,6	26,0	+0,6
Daimler Buses			
Busse über 8 t Westeuropa	30,1	26,0	+4,1
Deutschland	60,1	55,4	+4,7

Umsatz. Der Konzernumsatz von Daimler erreichte im Jahr 2008 95,9 Mrd. € nach 99,4 Mrd. € im Vorjahr; bereinigt um Wechselkurseffekte und Konsolidierungskreisveränderungen war ein Rückgang um 1% zu verzeichnen. Das von uns noch zu Jahresbeginn angestrebte Ziel eines moderaten Wachstums haben wir damit nicht realisiert. Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars verringerte sich das Geschäftsvolumen um 9% auf 47,8 Mrd. €. Ursächlich dafür war vor allem der größere Anteil kleinerer Fahrzeuge (C-Klasse und smart) am Gesamtabsatz des Geschäftsfelds. Der Umsatz des Geschäftsfelds Daimler Trucks war mit 28,6 Mrd. € wie erwartet etwas höher als im Vorjahr. Dieser Anstieg resultiert vor allem aus der günstigen Geschäftsentwicklung in Lateinamerika und verschiedenen Schwellenländern. Das Geschäftsfeld Daimler Financial Services hat mit 9,3 (i. V. 8,7) Mrd. € zum Konzernumsatz beigetragen. Im Segment Vans, Buses, Other stieg der Umsatz um 6% auf 15,0 Mrd. €.

In der regionalen Betrachtung verringerte sich der Umsatz von Daimler in Westeuropa um 7% auf 45,9 Mrd. €; während in Deutschland ein Rückgang um 3% zu verzeichnen war, gab das Geschäftsvolumen in den Märkten des westeuropäischen Auslands teilweise deutlich nach. In der NAFTA ging das Geschäftsvolumen um 10% auf 21,1 Mrd. € zurück. In den übrigen Märkten konnten wir das Geschäftsvolumen um 8% auf 28,8 Mrd. € steigern. Besonders deutlich waren die Zuwächse im asiatischen Raum, im Nahen und Mittleren Osten sowie in Osteuropa.

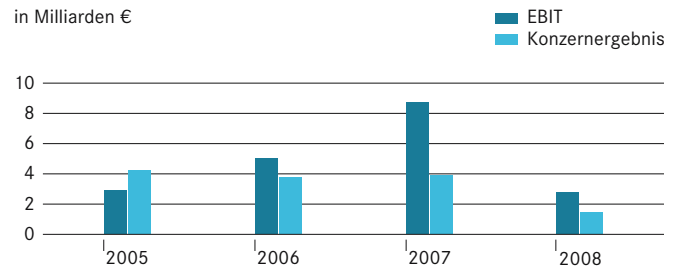
Umsatz

	2008	2007	08/07 Veränd. in %
Werte in Millionen €			
Daimler-Konzern	95.873	99.399	-4
Mercedes-Benz Cars	47.772	52.430	-9
Daimler Trucks	28.572	28.466	+0
Daimler Financial Services	9.282	8.711	+7
Vans, Buses, Other	14.970	14.123	+6

Ertragslage

Ergebnisentwicklung

in Milliarden €



EBIT

EBIT nach Segmenten

Werte in Millionen €	2008	2007	08/07 Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	2.117	4.753	-55
Daimler Trucks	1.607	2.121	-24
Daimler Financial Services	677	630	+7
Vans, Buses, Other	(1.239)	1.956	.
Überleitung	(432)	(750)	-42
Daimler-Konzern	2.730	8.710	-69

Daimler erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr ein EBIT in Höhe von 2,7 (i. V. 8,7) Mrd. €.

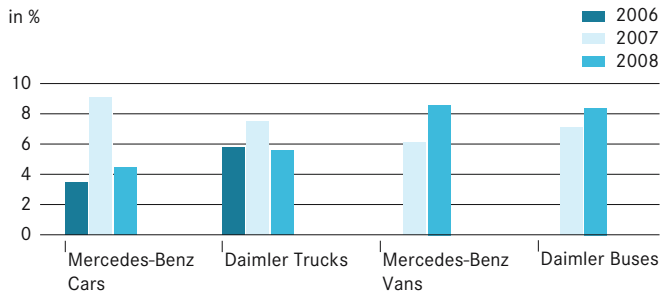
Der Ergebnisrückgang ist insbesondere bedingt durch Belastungen von insgesamt 3.228 Mio. € im Zusammenhang mit unserer Beteiligung an Chrysler und das niedrigere Ergebnis von Mercedes-Benz Cars. Zudem enthielt das Vorjahresergebnis hohe Erträge infolge der Übertragung von EADS-Anteilen (2008: 130 Mio. €; 2007: 1.573 Mio. €). Daimler Trucks erreichte vor allem aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Lage in den USA und der Aufwendungen für die Neuausrichtung der Aktivitäten im NAFTA-Raum nicht das Vorjahresergebnis. Positiv entwickelten sich dagegen die Ergebnisse bei Daimler Financial Services und in den Bereichen Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses.

Die Ergebnisentwicklung war in beiden Jahren von Sonderfaktoren beeinflusst, die in der nachfolgenden Tabelle im Einzelnen dargestellt sind.

Sonderfaktoren im EBIT

Werte in Millionen €	2008	2007
Mercedes-Benz Cars		
Neueinschätzung von Restwerten	(465)	-
Finanzielle Unterstützung von Lieferanten	-	(82)
Anpassung eines Pensionsplans	84	-
Daimler Trucks		
Neuausrichtung Daimler Trucks North America	(233)	-
Anpassung Pensionspläne/Gesundheitsfürsorgeleistungen	29	86
Veräußerung von Immobilien in Japan	-	78
Vans, Buses, Other		
Veräußerung von Immobilien (2008: Potsdamer Platz; 2007: Wohnstätten Sindelfingen)	449	73
Erträge im Zusammenhang mit der Übertragung von EADS-Anteilen	130	1.573
Restrukturierungsprogramm bei EADS	-	(114)
Equity-Ergebnis Chrysler	(1.390)	(377)
Wertberichtigungen von Darlehen und sonstigen Chrysler-bezogenen Vermögenswerten	(1.838)	-
Überleitung		
Neues Managementmodell	(247)	(256)

Umsatzrendite (Return on Sales)



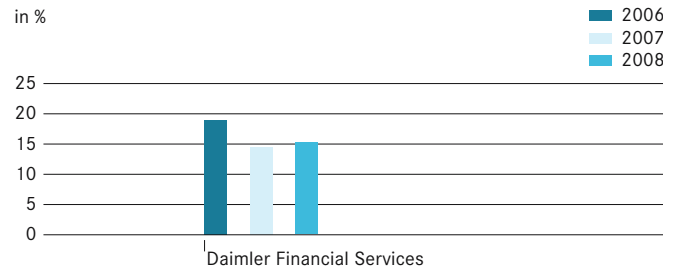
Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** lag mit einem EBIT von 2.117 Mio. € im Geschäftsjahr 2008 deutlich unter dem Vorjahresergebnis von 4.753 Mio. €. Die Umsatzrendite betrug 4,4% (i. V. 9,1%).

Während sich das EBIT in den ersten sechs Monaten des Jahres 2008 noch sehr positiv entwickelte, führte der abrupte Nachfragerückgang im NAFTA-Raum sowie in den europäischen Kernmärkten ab dem dritten Quartal 2008 zu deutlichen Ergebnisbelastungen. Der weltweite Fahrzeugabsatz lag im Geschäftsjahr 2008 um 2% unter dem Vorjahresniveau. Weitere Ergebnisbelastungen resultierten aus einem ungünstigeren Modell-Mix und Wechselkurseffekten. Aus der Neueinschätzung der Restwerte von Leasingfahrzeugen, die aufgrund der deutlichen Abschwächung der weltweiten Konjunktur in der zweiten Jahreshälfte 2008 notwendig wurde, ergaben sich Aufwendungen von 465 Mio. €. Ferner wirkten sich Kaufanreize und Rohstoffvertuerungen negativ auf das operative Ergebnis aus. Diese Ergebnisbelastungen konnten nur zum Teil durch weitere Effizienzverbesserungen ausgeglichen werden. Im Zusammenhang mit der Anpassung eines Pensionsplans ergab sich zudem ein Ertrag von 84 Mio. € im Jahr 2008.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2008 ein EBIT von 1.607 (i. V. 2.121) Mio. €. Die Umsatzrendite lag bei 5,6% gegenüber 7,5% im Vorjahreszeitraum.

Der Rückgang des operativen Ergebnisses ist überwiegend auf geringere Fahrzeugauslieferungen infolge der anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Lage in der NAFTA-Region zurückzuführen. Ferner wirkten Wechselkurseffekte und gestiegene Rohstoffpreise ergebnisbelastend. Im Geschäftsjahr 2008 führten die Maßnahmen zur Neuausrichtung von Daimler Trucks North America zudem zu Aufwendungen von 233 Mio. €. Positive Ergebniseffekte resultierten insbesondere aus höheren Lkw-Absätzen in Brasilien und Asien, einer guten Produktpositionierung und weiteren Effizienzsteigerungen. Anpassungen von Pensionsplänen führten in den Jahren 2008 und 2007 zu Erträgen von 29 Mio. € und 86 Mio. €. Das Vorjahresergebnis enthält darüber hinaus einen Ertrag von 78 Mio. € aus der Veräußerung von Immobilien in Japan.

Eigenkapitalrendite (Return on Equity)



Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** konnte im Jahr 2008 mit einem EBIT von 677 (i. V. 630) Mio. € das Vorjahresniveau übertreffen. Die erwirtschaftete Eigenkapitalrendite betrug 15,1% (i. V. 14,8%).

Positive Ergebniseffekte ergaben sich hauptsächlich aus dem gestiegenen Vertragsvolumen. Ergebnisbelastend wirkte dagegen insbesondere der Anstieg der Risikokosten.

Das EBIT von **Vans, Buses, Other** betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr -1.239 (i. V. 1.956) Mio. €. Maßgeblich für den starken Rückgang waren zum einen der negative Ergebnisbeitrag von Chrysler und weitere mit der Beteiligung im Zusammenhang stehende Aufwendungen. Zum anderen enthielt das Vorjahresergebnis hohe Erträge infolge der Übertragung von EADS-Anteilen (2008: 130 Mio. €; 2007: 1.573 Mio. €). Die Veräußerung des Immobilienbesitzes am Potsdamer Platz führte im Berichtsjahr zu einem Ertrag von 449 Mio. €.

Mercedes-Benz Vans erzielte aufgrund der guten Erlössituation im Gesamtjahr 2008 ein EBIT von 818 (i. V. 571) Mio. €; die Umsatzrendite betrug 8,6% (i. V. 6,1%).

Das EBIT von Daimler Buses verbesserte sich aufgrund der guten Absatzsituation von 308 auf 406 Mio. €, die Umsatzrendite lag bei 8,4% gegenüber 7,1% im Vorjahreszeitraum.

Die at-equity Einbeziehung unseres 19,9%-Anteils an Chrysler belastete das EBIT im Jahr 2008 mit 1.390 Mio. € (i. V. Aufwand von 377 Mio. €). Zusätzlich führten Wertberichtigungen von Darlehen und sonstigen Chrysler-bezogenen Vermögenswerten im Berichtsjahr zu Aufwendungen von 1.838 Mio. €. Weitere Informationen zu Chrysler enthält Anmerkung 12 des Konzernanhangs.

Der Anteil von Daimler am Ergebnis der EADS betrug 177 (i. V. 13) Mio. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den Wegfall von Belastungen zurückzuführen, die im Vorjahr im Zusammenhang mit dem Restrukturierungsprogramm Power8 und als Folge der Auslieferungsverzögerungen beim Airbus A400M anfielen.

Der **Überleitungsposten** zum EBIT des Konzerns enthält zentrale Aufwendungen (2008: 442 Mio. €; 2007: 785 Mio. €) und Erträge infolge der Eliminierung konzerninterner Vorgänge (2008: 10 Mio. €; 2007: 35 Mio. €).

Finanzielle Steuerungsgrößen

Die im Konzern eingesetzten finanziellen Steuerungsgrößen orientieren sich an den Interessen und Ansprüchen der Kapitalgeber und stellen die Basis für eine wertorientierte Unternehmensführung dar.

Value Added. Zu Steuerungszwecken unterscheidet Daimler zwischen der Konzern- und der Geschäftsfeldebene. Der Value Added (Wertbeitrag) ist dabei ein Element des Steuerungssystems auf beiden Ebenen. Er ermittelt sich als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße und den auf das durchschnittlich gebundene Kapital (Net Assets) anfallenden Kapitalkosten.

$$\text{Value Added} = \text{Ergebnisgröße} - \underbrace{\text{Net Assets} \times \text{Kapitalkostensatz}}_{\text{Kapitalkosten}}$$

Alternativ kann der Value Added der industriellen Geschäftsfelder auch über die zentralen Werttreiber Return on Sales (ROS; Verhältnis von EBIT zu Umsatz) und Net-Assets-Produktivität (Verhältnis von Umsatz zu Net Assets) bestimmt werden.

$$\text{Value Added} = \left[\text{Return on Sales} \times \text{Net-Assets-Produktivität} - \text{Kapitalkostensatz} \right] \times \text{Net Assets}$$

Die Kombination aus ROS und Net-Assets-Produktivität zielt in Verbindung mit einer auf Umsatzwachstum ausgerichteten Strategie auf eine positive Entwicklung des Value Added. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern und seine Geschäftsfelder insgesamt den Verzinsungsanspruch der Kapitalgeber erwirtschaften bzw. übertreffen und damit Wert schaffen.

Ergebnisgröße. Als operative Ergebnisgröße der Geschäftsfelder wird das EBIT (Earnings before Interest and Taxes) herangezogen. Als Ergebnis vor Zinsergebnis, Ertragsteuern und Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten reflektiert das EBIT die Ergebnisverantwortung der Geschäftsfelder. Die operative Ergebnisgröße auf Konzernebene ist der Net Operating Profit. Dieser beinhaltet zusätzlich zum EBIT der Geschäftsfelder auch Ergebniseffekte, die nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind. Hierzu zählen das Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsstellen.

Net Assets. Die Net Assets stellen die Bemessungsgrundlage für die Verzinsungsansprüche der Kapitalgeber dar. Die industriellen Geschäftsfelder sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden daher sämtliche Vermögenswerte sowie Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung von Daimler Financial Services erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Net Assets des Konzerns beinhalten zusätzlich zu den operativen Net Assets der industriellen Geschäftsfelder und dem Eigenkapital von Daimler Financial Services noch Net Assets aus aufgegebenen Aktivitäten und Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsstellen, die nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet. Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals.

Kapitalkostensatz. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für ihr investiertes Kapital erwarten. Bei der Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns und der industriellen Geschäftsfelder werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Pensionsverpflichtungen des Industriegeschäfts berücksichtigt; mit umgekehrten Vorzeichen werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds des Industriegeschäfts berücksichtigt.

Der Eigenkapitalkostensatz wird entsprechend dem Capital-Asset-Pricing-Modell (CAPM) durch den Zinssatz für langfristige, risikofreie Wertpapiere (z. B. Staatsanleihen) zuzüglich einer Risikoprämie für das spezifische Risiko der Anlage in Aktien der Daimler AG bestimmt. Der Fremdkapitalkostensatz ergibt sich aus dem Verzinsungsanspruch unserer Finanzierungsverbindlichkeiten. Der Kostensatz für Pensionsverpflichtungen wird auf Basis der nach IFRS verwendeten Diskontierungssätze bestimmt. Die erwartete Rendite der Liquidität orientiert sich am Geldmarktzinssatz. Die erwartete Rendite des Planvermögens der Pensionsfonds ergibt sich aus der erwarteten Rendite des zur Erfüllung der Pensionsverpflichtungen angelegten Planvermögens. Der Kapitalkostensatz des Konzerns ist der gewichtete Mittelwert der einzelnen Verzinsungsansprüche bzw. -erwartungen; im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz bei 8% nach Steuern. Auf der Ebene der industriellen Geschäftsfelder belief sich der Kapitalkostensatz vor Steuern auf 12%, für Daimler Financial Services wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von 13% verwendet.

Kapitalkostensatz

	2008	2007
in Prozent		
Konzern, nach Steuern	8	7
Industrielle Geschäftsfelder, vor Steuern	12	11
Financial Services, vor Steuern	13	14

Return on Sales. Als zentraler Werttreiber des Value Added hat der Return on Sales (ROS) eine besondere Bedeutung für die Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder. Für Daimler Financial Services wird zur Beurteilung der Rentabilität nicht auf die Umsatzrendite, sondern, wie im Bankengeschäft üblich, auf die Eigenkapitalrendite (Return on Equity bzw. ROE) abgestellt.

Value Added

Der Value Added des Konzerns ging um 2,5 Mrd. € auf -1,1 Mrd. € zurück, dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 4,4% (i. V. 10,5%). Der Rückgang des Value Added war insbesondere auf Ergebniseinflüsse im Zusammenhang mit den Beteiligungen an Chrysler und EADS sowie auf den Ergebnismrückgang der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Aufwendungen aus Ertragsteuern sowie der Rückgang der durchschnittlichen Net Assets, der hauptsächlich auf die im Vorjahr noch enthaltenen Net Assets der aufgegebenen Aktivitäten zurückzuführen war.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** verzeichnete einen Rückgang des Value Added um 3,0 Mrd. € auf 0,9 Mrd. €, der vor allem aus den Ergebnisbelastungen infolge des abrupten Nachfragerückgangs im zweiten Halbjahr resultierte. Darüber hinaus führten höhere Vorratsbestände und gestiegene Sachanlagen zu einem Anstieg der durchschnittlichen Net Assets, die den Rückgang des Value Added noch verstärkten.

Im Geschäftsfeld **Daimler Trucks** ging der Value Added von 1,4 Mrd. € in 2007 auf 0,8 Mrd. € zurück, insbesondere aufgrund des rückläufigen EBIT und leicht gestiegener Net Assets. Die Ergebnisentwicklung war überwiegend auf die geringeren Fahrzeugauslieferungen infolge der schwierigen wirtschaftlichen Lage in der NAFTA-Region zurückzuführen sowie auf die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Neuausrichtung von Daimler Trucks North America.

Der Value Added des Geschäftsfelds **Daimler Financial Services** stieg auf 0,1 Mrd. €, hauptsächlich aufgrund höherer Ergebnisse infolge des gestiegenen Vertragsvolumens.

Der Value Added bei **Vans, Buses, Other** reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 3,3 Mrd. € auf -2,3 Mrd. €. Der deutliche Rückgang war hauptsächlich auf die Belastungen im Zusammenhang mit der Beteiligung an Chrysler sowie auf die im Vorjahr enthaltenen Erträge aufgrund der Übertragung von EADS-Anteilen zurückzuführen. Gegenläufig konnten die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses den Value Added infolge steigender Ergebnisse verbessern.

Value Added

	2008	2007	08/07
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	(1.147)	1.380	.
Mercedes-Benz Cars	860	3.892	-78
Daimler Trucks	847	1.447	-41
Daimler Financial Services	95	33	+188
Vans, Buses, Other	(2.311)	988	.

Net Assets (Durchschnitt)

	2008	2007	08/07
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	10.475	7.831	+34
Daimler Trucks	6.340	6.127	+3
Daimler Financial Services ¹	4.478	4.268	+5
Vans, Buses, Other	8.932	8.804	+1
Net Assets der Geschäftsfelder	30.225	27.030	+12
Net Assets der aufgegebenen Aktivitäten	-	7.186	.
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ²	1.941	5.569	-65
Sonstige Überleitung ²	(700)	(598)	+17
Daimler-Konzern	31.466	39.187	-20

1 Eigenkapital

2 Industriegeschäft

Überleitung zum Net Operating Profit

	2008	2007	08/07
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	2.117	4.753	-55
Daimler Trucks	1.607	2.121	-24
Daimler Financial Services	677	630	+7
Vans, Buses, Other	(1.239)	1.956	.
EBIT der Geschäftsfelder	3.162	9.460	-67
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ¹	(290)	(440)	-34
Ertragsteuern ²	(1.070)	(4.147)	-74
Sonstige Überleitung	(432)	(750)	-42
Net Operating Profit	1.370	4.123	-67

1 Bereinigt um das darin enthaltene Zinsergebnis nach Steuern.

2 Angepasst um Ertragsteuern auf das Zinsergebnis.

Aus der Konzernbilanz lassen sich die Net Assets zum Jahresende wie folgt ableiten:

Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende			
	2008	2007	08/07
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Net Assets des Industriegeschäfts			
Immaterielle Vermögenswerte	5.964	5.128	+16
Sachanlagen	16.022	14.600	+10
Vermietete Gegenstände	7.185	8.186	-13
Vorräte	16.244	13.604	+19
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.793	6.135	+11
Übrige Forderungen und Vermögenswerte	1.219	5.382	-76
Abzgl. Rückstellungen für sonstige Risiken	(11.448)	(13.010)	-12
Abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(6.268)	(6.730)	-1
Abzgl. übrige Schulden	(8.788)	(10.186)	-14
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern	3.191	2.158	+48
Eigenkapital			
Daimler Financial Services	4.632	4.390	+6
Net Assets (Nettovermögen)	34.746	29.657	+17

Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung			
	2008	2007	08/07
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Umsatzerlöse	95.873	99.399	-4
Umsatzkosten	(74.314)	(75.404)	-1
Bruttoergebnis vom Umsatz	21.559	23.995	-10
Vertriebskosten	(9.204)	(8.956)	+3
Allgemeine Verwaltungskosten	(4.124)	(4.023)	+3
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	(3.055)	(3.158)	-3
Sonstiges betriebliches Ergebnis	780	27	.
Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen	(998)	1.053	.
Übriges Finanzergebnis	(2.228)	(228)	.
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) ¹	2.730	8.710	-69
Zinsergebnis	65	471	-86
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.795	9.181	-70
Ertragsteuern	(1.091)	(4.326)	-75
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	1.704	4.855	-65
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	(290)	(870)	-67
Konzernergebnis	1.414	3.985	-65
Auf Minderheitsanteile entfallender Gewinn	(66)	(6)	.
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG	1.348	3.979	-66

¹ EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen (2008: 429 Mio. €; 2007: 444 Mio. €).

Im Jahr 2008 erreichten die **Umsatzerlöse** von Daimler 95,9 Mrd. € und lagen mit -3,5% unter dem Niveau des Vorjahres (99,4 Mrd. €). Bereinigt um Währungseffekte und Veränderungen im Konsolidierungskreis war ein Rückgang von 1,3% zu verzeichnen. Weitere Informationen zur Umsatzentwicklung können der Seite 52 des Lageberichts entnommen werden.

Die **Umsatzkosten** entwickelten sich im Berichtsjahr mit -1,4% auf 74,3 (i. V. 75,4) Mrd. € nicht in derselben Intensität wie die Umsatzerlöse. Das Bruttoergebnis vom Umsatz reduzierte sich dementsprechend von 24,1% auf 22,5%. Der Rückgang der Umsatzkosten ist zusätzlich zu dem rückläufigen Pkw-Absatz im Wesentlichen auf geringere Aufwendungen infolge erzielter Effizienzgewinne sowie auf Wechselkurseffekte zurückzuführen.

Die **Vertriebskosten** erhöhten sich von 9,0 Mrd. € auf 9,2 Mrd. € im Jahr 2008. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen betrug 9,6% (i. V. 9,0%). Der Anstieg steht im Zusammenhang mit höheren Wertberichtigungen für Forderungen aus dem Lieferungs- und Leistungsgeschäft sowie den Aufwendungen infolge der Neuausrichtung von Daimler Trucks North America (0,1 Mrd. €).

Im abgelaufenen Geschäftsjahr stiegen die **allgemeinen Verwaltungskosten** um 2,5% auf 4,1 (i. V. 4,0) Mrd. €. Dieser Anstieg war im Wesentlichen bedingt durch Aufwendungen im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Neuausrichtung von Daimler Trucks North America (0,1 Mrd. €). Höhere Aufwendungen für Beratungs- und IT-Leistungen konnten durch Effizienzgewinne kompensiert werden. Der Anteil der Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen nahm im Vergleich zum Vorjahr vor allem aufgrund der gesunkenen Umsatzerlöse um 0,3% Punkte auf 4,3% zu.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** beliefen sich im Berichtsjahr auf 3,1 (i. V. 3,2) Mrd. €; der Anteil an den Umsatzerlösen lag bei 3,2% (i. V. 3,2%). Insgesamt nahmen die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns, die zusätzlich zu den in der Periode aufwandswirksam erfassten Bestandteilen auch die aktivierten Umsätze beinhalten, im Jahr 2008 deutlich zu (2008: 4,4 Mrd. €; 2007: 4,1 Mrd. €). Informationen zu den Schwerpunkten der Forschungs- und Entwicklungsleistungen enthalten die Ausführungen auf Seite 61 des Lageberichts.

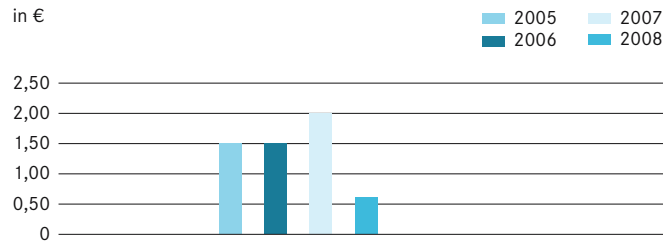
Der Anstieg des **sonstigen betrieblichen Ergebnisses** auf 0,8 Mrd. € (i. V. 27 Mio. €) ist mit 0,4 Mrd. € auf Erträge infolge des Verkaufs von Grundstücken und Gebäuden am Potsdamer Platz zurückzuführen. Ferner sind geringere Aufwendungen im Zusammenhang mit Haftungs- und Prozessrisiken angefallen.

Im Jahr 2008 belief sich das **Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen** auf -1,0 (i. V. 1,1) Mrd. €. Der deutliche Rückgang steht überwiegend im Zusammenhang mit unserer Beteiligung an Chrysler (2008: anteiliger Verlust von 1,4 Mrd. €; 2007: anteiliger Verlust von 0,4 Mrd. €). Darüber hinaus war das Vorjahresergebnis durch höhere Erträge infolge der Übertragung von EADS-Anteilen geprägt (2008: 0,1 Mrd. €; 2007: 1,5 Mrd. €). Der anteilige Ergebnisbeitrag von EADS verbesserte sich im Berichtsjahr auf 0,2 Mrd. € (i. V. 13 Mio. €).

Das **übrige Finanzergebnis** entwickelte sich von -0,2 Mrd. € im Vorjahr auf -2,2 Mrd. € im abgelaufenen Geschäftsjahr. Der deutliche Rückgang des übrigen Finanzergebnisses ist mit -1,7 Mrd. € auf Wertberichtigungen von Darlehen und sonstigen Chrysler-bezogenen Vermögenswerten zurückzuführen. Ferner enthielt das Ergebnis des Vorjahres einen Gewinn von 0,1 Mrd. € aus der Marktbewertung von Derivaten, die im Zusammenhang mit der Übertragung von EADS-Anteilen abgeschlossen wurden.

Für 2008 weist der Konzern ein positives **Zinsergebnis** von 0,1 (i. V. 0,5) Mrd. € aus. Die Verschlechterung des Zinsergebnisses ist die Folge höherer Zinsaufwendungen und gesunkener Zinserträge aufgrund einer niedrigeren durchschnittlichen Liquidität im Jahr 2008. Ferner trugen geringere erwartete Renditen auf die Pensionsplanvermögen sowie höhere Aufwendungen im Rahmen der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen zu diesem Rückgang bei.

Dividende je Aktie



Die **Ertragsteuern** beliefen sich im Berichtsjahr auf 1,1 (i. V. 4,3) Mrd. €; die Steuerquote lag bei 39%. Die im Vergleich zum erwarteten Steuersatz etwas erhöhte Steuerquote im Jahr 2008 ist unter anderem bedingt durch die Bildung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei ausländischen Tochtergesellschaften. Darüber hinaus sind im Vorsteuerergebnis Verluste im Zusammenhang mit unserer Beteiligung an Chrysler enthalten, die teilweise zu keinem entsprechenden Steuerertrag geführt haben. Im Vorjahr resultierte die hohe Steuerquote (47%) bzw. der hohe Ertragsteueraufwand größtenteils aus Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern im Zusammenhang mit Chrysler; bis zur Entkonsolidierung von Chrysler waren die latenten Steuern in den Chrysler-Einheiten aktiviert und ergaben sich aufgrund zeitlicher Bewertungsunterschiede zwischen Handels- und Steuerbilanz. Die aktiven latenten Steuern sind zwar weiterhin dem Daimler-Konzern zuzurechnen, aufgrund der Chrysler-Transaktion haben sich allerdings die Voraussetzungen für die Realisierung der künftigen Steuervorteile verändert, so dass im Vorjahr eine Abwertung in Höhe von 2,2 Mrd. € auf die aktiven latenten Steuern vorgenommen werden musste. Weitere Informationen zu den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag können der Anmerkung 8 des Konzernanhangs entnommen werden.

Das **Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten** betrug 1,7 (i. V. 4,9) Mrd. €. Der Rückgang spiegelt vor allem das auf 2,7 (i. V. 8,7) Mrd. € verminderte EBIT und geringere Steueraufwendungen wider. Das entsprechende Ergebnis je Aktie lag bei 1,71 € (i. V. 4,67 €).

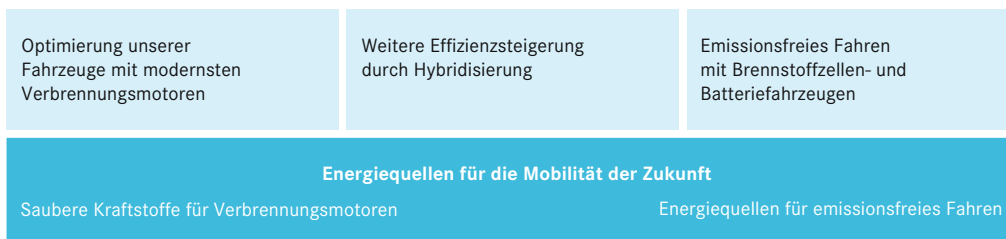
Das **Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten** (nach Steuern) belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf -0,3 (i. V. -0,9) Mrd. €. Der Aufwand des Jahres 2008 betraf im Wesentlichen an unser Joint-Venture Beijing Benz-DaimlerChrysler Automotive zu erstattende Kosten, die im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an den Chrysler-Aktivitäten stehen (für weitere Informationen siehe Anmerkung 2 des Konzernanhangs). Das Vorjahresergebnis von -0,9 Mrd. € beinhaltet das operative Ergebnis, das Zinsergebnis und die Ertragsteuern der Chrysler-Aktivitäten bis zum 3. August 2007 sowie das Ergebnis aus der Entkonsolidierung.

Das **Konzernergebnis** lag bei 1,4 (i. V. 4,0) Mrd. €; das Ergebnis je Aktie belief sich auf 1,41 (i. V. 3,83) €.

Dividende

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der am 8. April 2009 stattfindenden Hauptversammlung vor, die Dividende von 2,00 € je Aktie auf 0,60 € pro Aktie zu senken. Bezogen auf die am 31. Dezember 2008 dividendenberechtigten Aktien entspricht dies einer Ausschüttungssumme von 556 (i. V. 1.928) Mio. €. Ausschlaggebend für die Anpassung der Dividende sind das Ergebnis des Jahres 2008 sowie die nur schwer abschätzbare weitere Entwicklung der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte.

Die Daimler-Roadmap zur nachhaltigen Mobilität



Forschung und Entwicklung

18.900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Forschungs- und Entwicklungsbereichen. Daimler versteht sich von jeher als Pionier und Innovationstreiber in der Automobilindustrie. Deshalb spielen Forschung und Entwicklung bei uns eine Schlüsselrolle. Unsere Forschung antizipiert Trends, Kundenwünsche und Anforderungen an die Mobilität der Zukunft, die von der Entwicklung konsequent in serienreife Produkte umgesetzt werden. Unser Ziel sind maßgeschneiderte Lösungen für eine bedarfsgerechte, sichere und nachhaltige Mobilität. Ein wesentlicher Faktor für den Markterfolg unserer Produkte sind das Know-how, die Kreativität sowie die Motivation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung (vgl. S. 106).

Zum Jahresende 2008 arbeiteten bei Daimler weltweit 18.900 (i. V. 18.000) Personen in Forschungs- und in Entwicklungsbereichen. Davon waren 11.600 (i. V. 11.000) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ressort Konzernforschung & Entwicklung Mercedes-Benz Cars tätig, 5.300 (i. V. 5.200) Beschäftigte sind dem Geschäftsfeld Daimler Trucks zuzurechnen und 1.900 (i. V. 1.800) den Bereichen Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses. Mehr als 3.600 (i. V. 3.700) Forscher und Entwickler waren an Standorten außerhalb Deutschlands beschäftigt.

Daimler hat im Jahr 2008 insgesamt 1.807 (i. V. 1.523) Patente erstmalig angemeldet. Die Schwerpunkte lagen dabei in den Bereichen Antriebe und Sicherheit.

Mit dem Ziel, dem zunehmend intensiveren Wettbewerb in der Automobilindustrie auch künftig mit richtungweisenden Innovationen zu begegnen, haben wir die Effizienz und die Qualität unserer Forschungs- und Entwicklungsarbeit im Berichtsjahr konzernübergreifend weiter verbessert.

Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf hohem Niveau.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bei Daimler sind im Berichtsjahr auf 4,4 (i. V. 4,1) Mrd. € angestiegen. In Übereinstimmung mit den Bilanzierungsregeln nach IFRS haben wir Entwicklungskosten in Höhe von 1,4 (i. V. 1,0) Mrd. € aktiviert. Ein zentraler Schwerpunkt unserer Arbeit waren, basierend auf unserer Roadmap zur nachhaltigen Mobilität, neue, besonders kraftstoffeffiziente und umweltfreundliche Antriebstechnologien. Um die CO₂-Emissionen noch weiter zu verringern und langfristig zukunftsfähige Fahrzeuge anbieten zu können, beschäftigten wir uns in diesem Zusammenhang sowohl mit der Optimierung konventioneller Antriebstechnologien und der Verringerung des Fahrzeuggewichts als auch mit alternativen Antrieben wie Brennstoffzellen und Elektroautos. Ein weiterer Schwerpunkt sind neue Sicherheitstechnologien: Im Rahmen unserer Vision vom unfallfreien Fahren verfolgen wir damit das Ziel, Unfälle weitestgehend zu vermeiden oder deren Folgen zumindest so gering wie möglich zu halten (vgl. S. 108).

Die wichtigsten Projekte bei Mercedes-Benz Cars waren die Nachfolgemodelle für die E-Klasse, die CLK-Klasse und die A-/B-Klasse sowie neue Motorengenerationen und alternative Antriebssysteme. Insgesamt haben wir die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bei Mercedes-Benz Cars von 2,7 Mrd. € im Jahr 2007 auf 3,0 Mrd. € erhöht. Daimler Trucks hat 1,0 (i. V. 1,0) Mrd. € für Forschung und Entwicklung aufgebracht. Schwerpunkte waren hier neue Motoren im mittelschweren und schweren Bereich, ein neuer leichter Lkw und eine neue, weltweit zum Einsatz kommende Lkw-Plattform, die ab dem Jahr 2011 sukzessive eingeführt wird. Bei Mercedes-Benz Vans standen Aufwendungen für die Weiterentwicklung der Motoren im Hinblick auf die Erfüllung künftiger Abgasnormen im Vordergrund. Der Bereich Daimler Buses hat seine Entwicklungsaktivitäten vor allem auf neue Produkte und alternative Antriebssysteme, wie zum Beispiel den Diesel Hybrid und die Brennstoffzelle, konzentriert.

2,3 Mrd. € für den Umweltschutz. Wir verfolgen das Ziel, die Ressourcen zu schonen und alle relevanten Emissionen zu reduzieren. Von der Fahrzeugentwicklung über die Produktion bis hin zu Recycling und umweltschonender Entsorgung haben wir daher die Auswirkungen aller Prozesse im Blick. Im Jahr 2008 lagen unsere Aufwendungen für den Umweltschutz bei 2,3 (i. V. 1,8) Mrd. €.

Umfangreiche Maßnahmen zum Umweltschutz in der Produktion. Mithilfe umweltfreundlicher Produktionsverfahren ist es uns gelungen, die CO₂-Emissionen der Werke, die produktionsbedingten Lösemittelmissionen, Lärmbelastung und Geräuschemissionen in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich zu verringern. Bei einem vergleichbaren Produktionsvolumen sank der Energieverbrauch seit dem Jahr 2005 um 3,1% auf 10,4 Mio. Megawattstunden. Die CO₂-Emissionen gingen im gleichen Zeitraum aufgrund des leicht gesunkenen Stromanteils um 3,5% auf insgesamt 3,6 Mio. Tonnen zurück. Durch ressourcenschonende Techniken, wie zum Beispiel Kreislaufsysteme, konnte der Wasserverbrauch zwischen den Jahren 2005 und 2008 um 2,2% gesenkt werden.

In der Abfallwirtschaft lautet unser Leitsatz: Vermeiden und verwerten sind besser als beseitigen. Innovative technische Verfahren und eine umweltgerechte Produktionsplanung ermöglichen es uns, die Abfallmenge stetig zu reduzieren. Insgesamt verringerte sich die gesamte produktionsbedingte Abfallmenge zwischen 2005 und 2008 um 4,1% auf 1,1 Mio. Tonnen. Die genannten Angaben beziehen sich auf eine Hochrechnung der Umweltdaten für das Jahr 2008. Die genauen Größen werden wir mit dem neuen Nachhaltigkeitsbericht im April 2009 veröffentlichen. Um unsere Aktivitäten im Umweltschutz zielgerichtet voranzutreiben, setzen wir auf umfassende Umweltmanagementsysteme. Mehr als 95 Prozent unserer Beschäftigten weltweit arbeiten heute in Werken, deren Umweltmanagementsysteme nach den Umweltnormen ISO 14001 beziehungsweise EMAS zertifiziert sind.

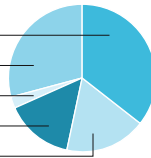
Erfolgreiche Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung. Den CO₂-Ausstoß unserer in Europa verkauften Pkw konnten wir seit dem Jahr 1995 um mehr als 23% senken – ein Rückgang, der um fast 50% über dem Durchschnitt der europäischen Hersteller liegt. In Deutschland konnten wir den Flottenverbrauch unserer Pkw seit 1990 sogar um mehr als 32% reduzieren. Die Schadstoffemissionen unserer Pkw haben wir in den vergangenen 15 Jahren um 70% verringert, bei einigen Emissionsbestandteilen sogar deutlich darüber. Die Partikelemissionen gingen um mehr als 95% zurück. Mit der BLUETEC-Technologie sind wir bei Dieselfahrzeugen weltweit führend. Unsere BLUETEC-Pkw erfüllen die strengsten Abgasnormen und sind die saubersten Diesel-Pkw der Welt. Im Rahmen unserer Strategie »Road to the Future« haben wir im Jahr 2008 mit der Einführung unserer Mercedes-Benz »Blue-EFFICIENCY«-Modelle begonnen, die Verbrauchseinsparungen von bis zu 12% erreichen. Viele unserer BLUETEC-Lkw erfüllen bereits heute die strengen, ab Oktober 2009 geltenden Euro-5-Grenzwerte. Seit der Markteinführung im Jahr 2005 hat Mercedes-Benz weit über 200.000 BLUETEC-Lkw verkauft. Der Mercedes-Benz Actros ist mit einem Verbrauch von 19,44 l Diesel/100 km weltweit der verbrauchsgünstigste Serien-Lkw. Im Nutzfahrzeugbereich kommt der Hybridtechnik eine Schlüsselrolle zu. Sie kann den Dieserverbrauch um bis zu 30% reduzieren. Bis Dezember 2008 haben wir 1.700 Orion-Hybrid-Busse, nahezu 200 Freightliner Lkw und Vans mit Hybridantrieb sowie mehr als 500 Lkw und Busse von Mitsubishi Fuso mit Hybridtechnik an Kunden ausgeliefert. Für weitere 1.100 Hybridbusse liegen uns Bestellungen vor. (vgl. S. 106).

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

	2008	2007	08/07
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	4.442	4.148	+7
davon aktiviert	1.387	990	+40
Mercedes-Benz Cars	2.994	2.733	+10
davon aktiviert	1.060	705	+50
Daimler Trucks	1.056	1.047	+1
davon aktiviert	326	283	+15
Vans, Buses, Other	392	368	+7
davon aktiviert	1	2	-50

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

Daimler-Konzern	273.216
Mercedes-Benz Cars	97.303
Daimler Trucks	79.415
Daimler Financial Services	7.116
Vans, Buses, Other	40.255
Vertrieb Fahrzeuge	49.127



Beschäftigung

Weltweit 273.216 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Zum 31. Dezember 2008 beschäftigte Daimler weltweit 273.216 (i. V. 272.382) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon waren 167.753 (i. V. 166.679) in Deutschland, 22.476 (i. V. 24.053) in den USA, 15.490 (i. V. 16.303) in Japan und 14.107 (i. V. 13.828) in Brasilien tätig. Die Zahl der Auszubildenden belief sich auf 9.603 (i. V. 9.300).

Die Belegschaft entwickelte sich in den einzelnen Geschäftsfeldern im Jahr 2008 uneinheitlich. Eine rückläufige Belegschaftsentwicklung ergab sich in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und bei Mercedes-Benz Vans. Bei Daimler Buses stieg die Zahl der Beschäftigten aufgrund der guten Geschäftsentwicklung um 5%. In der Vertriebsorganisation und im Geschäftsfeld Financial Services wuchs die Belegschaft insbesondere durch Zugänge im Konsolidierungskreis (vgl. S. 110).

Im Jahr 2008 betragen die Personal- und Sozialaufwendungen 15,2 (i. V. 20,3) Mrd. €. Der Vorjahreswert enthält bis zum 3. August die Personal- und Sozialaufwendungen von Chrysler.

Neues Managementmodell erfolgreich abgeschlossen. Die Projektphase des 2006 vorgestellten Neuen Managementmodells wurde planmäßig zum Ende des Jahres 2008 abgeschlossen. Im Rahmen des Programms wurden die Verwaltungsfunktionen weltweit organisatorisch integriert und strukturell optimiert sowie die Prozesse vereinheitlicht. Die damit verbundene Personalanpassung wurde ebenfalls nach Plan umgesetzt. Um die erzielten Erfolge des Restrukturierungsprogramms nachhaltig zu sichern, werden die Initiativen zur kontinuierlichen Verbesserung und Standardisierung der Verwaltungsprozesse konsequent in der Linie weitergeführt.

Geschäftsentwicklung spiegelt sich auch in Ergebnisbeteiligung wider. Die für das Jahr 2007 vom Vorstand festgelegte und bislang höchste freiwillig gewährte Ergebnisbeteiligung in Höhe von 3.750 € für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Daimler AG konnte in Anbetracht der Geschäftsentwicklung im Gesamtjahr 2008 nicht fortgeschrieben werden. Unter Berücksichtigung der positiven Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr wurde den rund 133.000 anspruchsberechtigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für das Geschäftsjahr 2008 eine freiwillige Ergebnisbeteiligung von 1.900 € zugesagt, die im April 2009 ausbezahlt wird.

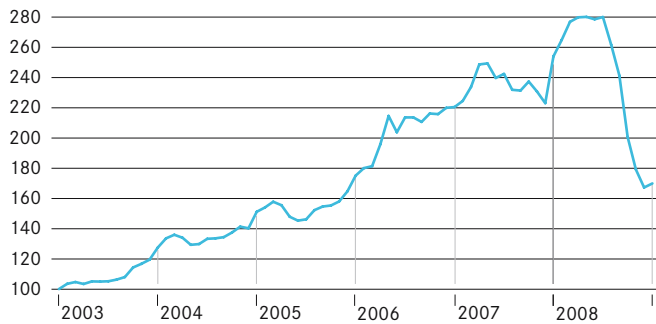
Eine erweiterte Möglichkeit, sich am Unternehmenserfolg zu beteiligen, wurde im Berichtsjahr im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms angeboten: Zusätzlich zu den regulären Angeboten des steuerbegünstigten Belegschaftsaktienprogramms konnten im Herbst 2008 maximal zwei Sonderbonus-Aktien erworben werden. Rund 41.300 Beschäftigte nahmen an den Aktionen im Berichtsjahr teil; gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von über 80%.

Neues Instrument zur leistungsgerechten Vergütung im Tarifbereich eingeführt. Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Tarifbereich wurde 2008 mit „NAVI“ ein neues Verfahren der Leistungsbeurteilung eingeführt: Es setzt auf einen intensiveren Dialog zwischen Führungskräften und Mitarbeitern und ermöglicht eine größere Leistungsdifferenzierung und Variabilität im tariflichen Leistungsentgelt. Eingebunden ist die Leistungsbeurteilung in einen neuen jährlichen Führungsprozess mit einer umfassenden Betrachtung der Gesamtvergütung und Entwicklung der Beschäftigten.

Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit und Anteil von Frauen in Führungsfunktionen gestiegen. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Daimler hat sich im Berichtsjahr von 14,7 auf 15 Jahre leicht erhöht. In Deutschland waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Durchschnitt seit 17,7 (i. V. 17,5) Jahren bei Daimler beschäftigt. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 10,8 (i. V. 10,6) Jahren.

Der Anteil der Frauen an der Gesamtbelegschaft betrug in der Daimler AG zum Jahresende 2008 12,9% (i. V. 12,7%). In den Führungsfunktionen der Ebenen 1 bis 4 stieg der Anteil der Frauen gegenüber dem Vorjahr von 9,8% auf 10,4%.

Entwicklung der Rohmaterialpreise 2003–2008 (indiziert)



Einkauf

Globale Herausforderungen für die Einkaufsorganisation.

Die zentrale Einkaufsorganisation Corporate Procurement Services setzt sich aus den drei Einkaufsbereichen Procurement Mercedes-Benz Cars and Vans, Procurement Daimler Trucks and Buses sowie dem Einkauf Nichtproduktionsmaterial – International Procurement Services zusammen. Mit rund 2.000 Mitarbeitern ist der Einkauf der Daimler AG an über 50 Standorten weltweit vertreten.

Im Jahr 2008 waren unsere Einkaufsaktivitäten durch eine hohe Volatilität auf den Beschaffungsmärkten und die globale Finanzkrise beeinflusst. Um sicherzustellen, dass wir weltweit wettbewerbsfähig bleiben, sind wir insbesondere bestrebt, die Beziehung zu unseren Lieferanten kontinuierlich weiterzuentwickeln. Dabei arbeiten wir gerade auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten mit Nachdruck daran, weitere Einsparungen bei den Materialkosten umzusetzen. Darüber hinaus ist es unser Ziel, nachhaltiges Wirtschaften über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg sicherzustellen.

Starke Schwankungen bei Rohstoffpreisen. Die Preise für unsere wichtigsten Rohmaterialien, insbesondere Stahl und bestimmte Edelmetalle, erreichten im Juli des Jahres 2008 neue Höchststände. Zudem stellten die globale Verknappung von wichtigen Rohstoffen sowie ein zuletzt stark schwankender Ölpreis weitere Herausforderungen für das operative Tagesgeschäft dar. Daimler sichert sich gegen diese Volatilität traditionell durch den Abschluss von Langzeitverträgen ab, die kurzfristige Risiken für die Materialversorgung sowie Effekte aus den Preisschwankungen kalkulierbarer machen. Darüber hinaus nutzen wir bei Edelmetallen auch das Instrumentarium der Sicherungsgeschäfte.

Effiziente Prozesse im Lieferantenmanagement. Über präventives und reaktives Risikomanagement verfolgen wir die Entwicklung der wirtschaftlichen Situation der Lieferanten. Voraussetzung für ein solides Lieferantenmanagement ist das frühzeitige Identifizieren von potenziellen Lieferantenrisiken zur Sicherung unserer Produktionsabläufe. Die External Balanced Scorecard ermöglicht eine regelmäßige Leistungsüberprüfung anhand der vier Werttreiber Technologie, Qualität, Kosten und Liefertreue.

Anhand dieser Kriterien können wir Geschäftsprozesse transparent gestalten, Ergebnisse objektiv analysieren und die Leistungsfähigkeit unserer Lieferanten vergleichen.

Richtlinie für nachhaltiges Wirtschaften eingeführt. Nachhaltiges Handeln ist für die Daimler-Einkaufsorganisation und ihre Zulieferer ein strategischer Erfolgsfaktor. Im Juli 2008 haben wir eine Richtlinie zur Nachhaltigkeit für Lieferanten der Daimler AG an alle Zulieferer übermittelt. Direkte Lieferanten von Daimler sind darin ausdrücklich aufgefordert, die Inhalte der Richtlinie in ihrem Unternehmen und auch gegenüber ihren Geschäftspartnern zu vertreten und deren Einhaltung einzufordern.

Aktive Kooperation mit unseren Zulieferern. Unsere Einkaufsprozesse basieren auf einer leistungsorientierten Zusammenarbeit mit den Lieferanten mit dem Ziel der Spitzenleistung. Dabei orientieren wir uns nicht nur an der External Balanced Scorecard-Bewertung des Lieferanten, sondern ziehen auch quantitative Kriterien wie das Einkaufsvolumen oder die Innovationsfähigkeit heran. Darüber hinaus arbeiten wir mit unseren Lieferanten bei der Erschließung neuer Märkte in Südostasien, Nordostasien und Osteuropa eng zusammen. So wurde beispielsweise im Rahmen der Gründung des deutsch-indischen Nutzfahrzeug-Joint-Ventures Daimler Hero Commercial Vehicles Ltd. ebenfalls ein neuer Einkaufsbereich in Indien geschaffen. Auch der Aufbau des neuen Pkw-Werkes in Ungarn, in dem wir ab dem Jahr 2012 im Verbund mit dem Werk Rastatt zwei Nachfolgemodelle der aktuellen A- und B-Klasse fertigen wollen, wird von der Einkaufsorganisation gemeinsam mit ausgewählten Zulieferunternehmen aktiv begleitet und unterstützt.

Insgesamt haben wir im Geschäftsjahr 2008 den Informationsaustausch mit unseren Lieferanten stark intensiviert. Der »Daimler Trucks and Buses Supplier Dialogue« auf der 62. IAA Nutzfahrzeuge in Hannover stand unter dem Motto »Intensify your dialogue«. In China fand das erste internationale Lieferantenforum statt mit dem Ziel, die Einbindung chinesischer Lieferanten in die lokale Pkw-Fertigung voranzutreiben. Auch im Jahr 2009 wird die enge Zusammenarbeit mit den Zulieferern einen Schwerpunkt unserer Arbeit bilden.

Informationstechnologie (IT)

Sichere und effiziente IT-Systeme für 187.000 Nutzer.

Sichere, leistungsfähige und effiziente IT-Systeme sind bei Daimler eine wesentliche Voraussetzung für den Unternehmenserfolg. Nahezu alle Geschäftsprozesse werden von der Informationstechnologie unterstützt – von der Produktentwicklung über die Fahrzeugproduktion bis hin zu den Abläufen im Vertrieb und im Finanzwesen. Es ist die Aufgabe der IT-Organisation, die eingesetzten Systeme jederzeit funktionsfähig zu halten und kontinuierlich zu optimieren. Darüber hinaus wird die Systemlandschaft den operativen und strategischen Anforderungen entsprechend kontinuierlich weiterentwickelt. Im Geschäftsjahr 2008 wirkte die IT-Organisation verstärkt bei der Optimierung von Geschäftsprozessen mit und trug so mit dazu bei, die Effizienz im Unternehmen weiter zu steigern. Auch die Kostenbasis für Soft- und Hardware haben wir weiter verbessert; dadurch konnten wir zusätzliche Mittel für Erneuerungen und Innovationen freisetzen.

Die IT-Organisation von Daimler versorgt weltweit über 187.000 Nutzer. Durch zuverlässige und sichere IT-Systeme stellen wir die Datenverfügbarkeit sicher und schützen die Informationen vor unberechtigten Zugriffen. Angesichts zunehmender Risiken für die Sicherheit der Informationen sowie wachsender rechtlicher Anforderungen führen wir in allen Bereichen des Unternehmens regelmäßig Schulungen zum angemessenen Umgang mit Unternehmensdaten durch.

Neue IT-Systeme unterstützen Produktionsprozesse bei

Mercedes-Benz Cars. Für die Produktion des neuen Vierzylinder-Dieselmotors OM651 an den Standorten Untertürkheim und Köllda haben wir im Berichtsjahr eine durchgängige, standardisierte und integrierte Systemlandschaft geschaffen. Sie gewährleistet eine einheitliche Datenhaltung über die gesamte Prozesskette und über zwei Standorte hinweg. Diese innovativen Lösungen für die Montageplanung und -steuerung haben wir im Berichtsjahr erstmalig übergreifend in der Produktion eingesetzt.

Für Mercedes-Benz Cars haben wir eine Datenbank eingerichtet, die es ermöglicht, die Belange der Produktion bereits zum Zeitpunkt der Fahrzeugentwicklung zu berücksichtigen. Dadurch können Kosten verringert werden, und gleichzeitig lässt sich die Qualität steigern.

Innovative IT-Leistungen für das Lkw-Geschäft. Im Jahr 2008 wurde der Grundstein für das Projekt »TruckSupply« gelegt. Damit wollen wir die IT-Systeme der Daimler-Truck-Montagewerke Wörth (Deutschland) und Aksaray (Türkei) durch eine einheitliche, auf SAP basierende Plattform ersetzen.

Für das neue Joint Venture mit dem indischen Partner Hero stellte unsere IT-Organisation die Anbindung an das Daimler-Netzwerk sicher. Darüber hinaus wurde zur Anpassung der Produkte für den indischen Markt eine funktionsfähige Entwicklungsumgebung aufgebaut. Dadurch wird es möglich, international operierende Ingenieurbüros in den Entwicklungsprozess einzubeziehen.

IT-Systeme für die Vertriebsorganisation. Um das schnelle Wachstum in den osteuropäischen Märkten optimal zu unterstützen, haben wir im Jahr 2008 gemeinsam mit den zentralen Fachbereichen und lokalen Marktvertretern eine neue IT-Strategie für Osteuropa konzipiert. Ziel dieses strategischen Ansatzes ist die Migration vorhandener IT-Systeme auf eine flexible und ausbaufähige Standardplattform.

Mit »electronic Mercedes-Benz Website Next Generation« stellt unsere IT-Organisation im Internet Inhalte für mehr als 1.000 Händler in rund 70 Ländern zur Verfügung. Dem neuen Erscheinungsbild trägt beispielsweise der »Car Configurator« mit computergenerierten Bildern Rechnung.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement bei Daimler umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Cash- und Liquiditätsmanagement, das Management von Pensionsrisiken sowie das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen, Commodities) und von Kreditausfall- und Länderfinanzrisiken.

Das weltweite Finanzmanagement wird von der Treasury-Organisation im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für alle Konzerngesellschaften einheitlich ausgeführt. Grundsätzlich operiert das Finanzmanagement in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien, Limits und Benchmarks. Organisatorisch ist das Finanzmanagement getrennt von den Funktionen Abwicklung, Finanzcontrolling, Berichterstattung und Rechnungslegung.

Das **Kapitalstrukturmanagement** gestaltet die Kapitalstruktur des Konzerns und seiner Tochtergesellschaften. Die Kapitalausstattung von Financial-Services-Gesellschaften, Produktions-, Vertriebs- oder Finanzierungsgesellschaften wird nach den Grundsätzen kosten- und risikooptimaler Finanz- und Kapitalausstattung vorgenommen. Die Eigenkapitalausstattung von Konzerngesellschaften ist dabei auch abhängig von den Refinanzierungsbedingungen im lokalen Bankenmarkt. Zudem ist die Einhaltung gesetzlicher Regelungen wie beispielsweise sogenannter »Thin Capitalization Rules« in der Steuergesetzgebung einzelner Länder ebenso zu berücksichtigen wie die vielfältigen Kapitalverkehrsbeschränkungen und sonstigen Kapital- sowie Devisentransferbeschränkungen.

Im **Cash-Management** werden Zahlungsmittelbedarfe und -überschüsse zentral ermittelt. Durch das konzerninterne Saldieren (Netting) der Zahlungsmittelbedarfe und -überschüsse wird die Anzahl externer Bankgeschäfte auf ein Mindestmaß reduziert. Das Netting erfolgt durch Cash-Concentration oder Cash-Pooling-Verfahren. Daimler hat zur Steuerung seiner Bankkonten und der internen Verrechnungskonten sowie zur Durchführung automatisierter Zahlungsvorgänge standardisierte Prozesse und Systeme etabliert.

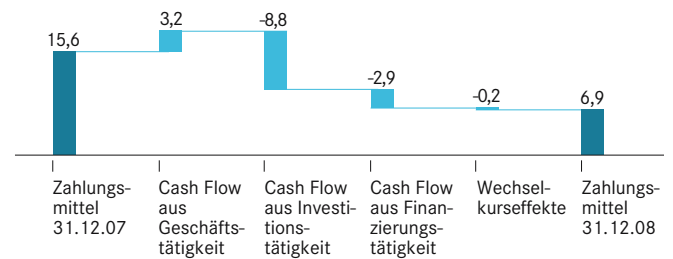
Das **Liquiditätsmanagement** stellt die jederzeitige Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen des Konzerns sicher. Hierzu werden in der Liquiditätsplanung die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft sowie aus Finanzgeschäften in einer rollierenden Planung erfasst. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung (z. B. Bankkredite, Commercial Paper, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse werden risiko- und renditeoptimal im Geld- oder Kapitalmarkt angelegt. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt Daimler über weitere Liquiditätsreserven, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser zusätzlichen Absicherung sind am Kapitalmarkt verbrieftbare Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft sowie zwei vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinien.

Das **Management von Marktpreisrisiken** hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffen (Commodities) auf das Ergebnis der Geschäftsfelder und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt, auf dessen Basis dann Sicherungsentscheidungen getroffen werden. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen, Commodities und für das Asset-/Liability-Management (Zinsen).

Das **Management von Pensionsrisiken** beinhaltet die Anlage des zur Deckung von Pensionsverpflichtungen vorgehaltenen Vermögens. Das Vermögen ist in Pensionsfonds ausgelagert und steht damit für allgemeine Unternehmenszwecke nicht zur Verfügung. Die Fondsvermögen werden ausgehend von der erwarteten Entwicklung der Pensionsverbindlichkeiten mithilfe eines Prozesses zur Risiko-Rendite-Optimierung auf verschiedene Anlageklassen verteilt, beispielsweise Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, Alternative Investments und Immobilien. Zur Erfolgsmessung der Vermögensanlage werden festgelegte Benchmark-Indizes herangezogen. Entscheidungen über ordentliche und außerordentliche Mittelzuführungen zu den Pensionsfonds werden weltweit zentral im »Global Pension Committee« getroffen und durch den Konzernvorstand abschließend genehmigt. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält Anmerkung 21 des Konzernanhangs.

Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)

in Milliarden €



Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit alle Gläubigerpositionen von Daimler gegenüber Finanzinstituten, Emittenten von Wertpapieren und Kunden aus dem Lieferungs- und Leistungsgeschäft. Das Kreditrisiko gegenüber Finanzinstituten und Emittenten von Wertpapieren entsteht vor allem durch Anlage liquider Mittel im Rahmen des Liquiditätsmanagements sowie durch den Handel mit derivativen Finanzinstrumenten. Das Management dieser Kreditrisiken basiert im Wesentlichen auf einem internen Limitsystem, das sich an der Bonität des Finanzinstituts bzw. des Emittenten orientiert. Das Kreditrisiko gegenüber Kunden aus dem Liefer- und Leistungsgeschäft entsteht durch die Einräumung von Zahlungszielen und beinhaltet das Ausfallrisiko von Vertragshändlern und Generalvertretern, sonstigen Firmenkunden sowie Privatkunden. Im Rahmen des Exportgeschäfts werden bei Generalvertretungen, die über keine ausreichende Bonität verfügen, im Regelfall Kreditsicherheiten, wie beispielsweise erstklassige Bankgarantien, angefordert. Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Financial-Services-Geschäft wird auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses von Daimler Financial Services gesteuert. In diesem Prozess werden Mindestanforderungen an das Kredit- und Leasinggeschäft definiert und Standards für die Kreditprozesse sowie für das Identifizieren, Messen und Steuern von Risiken gesetzt. Wesentliche Elemente für die Steuerung der Kreditrisiken sind eine sachgerechte Kreditbeurteilung, die durch statistische Analysemethoden und Bewertungsverfahren unterstützt wird, sowie eine strukturierte Portfolioanalyse und -überwachung.

Das **Management von Länderrisiken** beinhaltet mehrere Risikoaspekte: das Risiko aus Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften und Joint Ventures, das Risiko aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften in Risikoländern sowie das Risiko aus dem direkten Verkauf an Kunden in diesen Ländern. Daimler verfügt über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Eigenkapitalmaßnahmen in Risikoländern werden durch Investitionsschutzversicherungen, wie z. B. Investitionsgarantien der Bundesrepublik Deutschland, gegen politische Risiken abgesichert. Grenzüberschreitende Forderungen gegenüber Kunden werden teilweise durch Exportkreditversicherungen, erstklassige Bankgarantien und Akkreditive abgesichert. Ferner wird im Rahmen eines Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Financial-Services-Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält Anmerkung 30 des Konzernanhangs.

Cash Flow

Die Darstellung der Kapitalflussrechnung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert und umfasst für das Jahr 2007 auch die Zahlungsströme der aufgegebenen Chrysler-Aktivitäten.

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2008 auf 3,2 (i. V. 13,1) Mrd. €. Der Mittelzufluss des Vorjahres entfiel in Höhe von 3,1 Mrd. € auf die aufgegebenen Aktivitäten. Ohne die Einflüsse aus aufgegebenen Aktivitäten hätte sich gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung des Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit von 6,8 Mrd. € ergeben. Der Rückgang ist insbesondere durch das rückläufige Konzernergebnis sowie einen gegenüber dem Vorjahr stärkeren Anstieg der Vorräte bedingt. Der Vorratsaufbau stand im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Absatzentwicklung und konnte durch die im zweiten Halbjahr 2008 erfolgten Produktionsanpassungen nur teilweise kompensiert werden. Weiterhin hat die Entwicklung der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit belastet. Positive Effekte gegenüber dem Vorjahr resultierten vor allem aus geringeren Auszahlungen für Personalanpassungsmaßnahmen sowie aus geringeren Steuerzahlungen im Inland. Eine Verbesserung des Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ergibt sich bei den fortgeführten Aktivitäten aus einem geringeren Anstieg der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen (1,0 Mrd. €), der im Zusammenhang mit der Finanzierung von Händlerbeständen steht.

Aus dem **Cash Flow der Investitionstätigkeit** ergab sich im Geschäftsjahr 2008 ein Mittelabfluss in Höhe von 8,8 Mrd. €, dem im Vorjahreszeitraum ein Mittelzufluss von 20,5 Mrd. € gegenüberstand. Dieser war mit 22,6 Mrd. € auf die Abgabe der Chrysler-Aktivitäten zurückzuführen. Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit des Vorjahres enthielt außerdem einen Mittelabfluss von 2,9 Mrd. € aus den aufgegebenen Aktivitäten sowie Mittelzuflüsse aus der Übertragung von EADS-Anteilen (3,6 Mrd. €) und dem Verkauf von Immobilien bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (1,0 Mrd. €). Das Jahr 2008 war dagegen insgesamt in geringerem Umfang durch außerordentliche Transaktionen beeinflusst; den Erlösen von insgesamt 1,7 Mrd. € aus der Veräußerung der Immobilien am Potsdamer

Platz und weiterer Anteile an EADS standen der Erwerb der Beteiligungen an Tognum (0,7 Mrd. €) und Kamaz (0,2 Mrd. €) sowie die Gewährung eines Darlehens an Chrysler (1,0 Mrd. €) gegenüber. Die Investitionen der fortgeführten Geschäftsfelder in Sachanlagen (3,6 Mrd. €) und immaterielle Vermögenswerte (1,5 Mrd. €) stiegen gegenüber dem Vorjahr deutlich an. Wesentliche Investitionsschwerpunkte bei Mercedes-Benz Cars waren Vorleistungen für die neue E-Klasse und den CLK, die im Jahr 2009 in den Markt eingeführt werden. Wichtige Investitionsprojekte im Geschäftsfeld Daimler Trucks lagen im Bereich der Lkw-Plattformen und weltweit zum Einsatz kommenden Motoren. Der dem Liquiditätsmanagement zuzuordnende Kauf und Verkauf von Wertpapieren führte zu einem Mittelzufluss von 0,2 Mrd. (i. V. 4,6 Mrd.) €. Die im Vergleich zum Jahr 2007 etwas verminderte Ausweitung der Leasing- und Absatzfinanzierung führte im Finanzdienstleistungsgeschäft zu einem gegenüber dem Vorjahr niedrigeren Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit.

Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 2,9 (i. V. 25,2) Mrd. €. Neben der Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2007 (1,9 Mrd. €) stand dieser insbesondere im Zusammenhang mit dem fortgeführten Aktienrückkauf (4,2 Mrd. €). Aus der Aufnahme bzw. Rückzahlung von Finanzierungsverbindlichkeiten ergab sich ein Mittelzufluss von 3,2 Mrd. € (netto). Im Rahmen der Konzernfinanzierung haben wir im Geschäftsjahr 2008 Anleihen in Höhe von 7,6 Mrd. € und Schuldscheindarlehen in Höhe von 1,1 Mrd. € begeben. Dabei haben wir insbesondere die Kapitalmärkte in der Euro-Zone und in Japan genutzt.

Die Zahlungsmittel mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten verminderten sich gegenüber dem 31. Dezember 2007 einschließlich der Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 8,7 Mrd. €. Die Liquidität, zu der auch die länger laufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, verminderte sich um 9,1 Mrd. € auf 8,0 Mrd. €. Die zum 31. Dezember 2007 außerordentlich hohe Liquidität stand im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler. Mit der Verminderung wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Situation am Kapitalmarkt ein für den Daimler-Konzern angemessenes Niveau erreicht.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** als die von Daimler verwendete Maßgröße für die Finanzkraft verminderte sich deutlich um 11,6 Mrd. € auf -3,9 Mrd. €.

Der Rückgang des Free Cash Flow war nicht nur durch den rückläufigen Ergebnisbeitrag von Mercedes-Benz Cars bedingt, sondern vor allem dadurch, dass den im Vorjahr erhaltenen Erlösen aus der Übertragung von EADS-Anteilen (3,6 Mrd. €) und aus dem Verkauf von Immobilien bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (1,0 Mrd. €) im Jahr 2008 betragsmäßig geringere Zuflüsse aus dem Verkauf weiterer EADS-Anteile (0,4 Mrd. €) und der Immobilien am Potsdamer Platz (1,3 Mrd. €) gegenüber standen. Darüber hinaus führten der Erwerb der Beteiligungen an Tognum (0,7 Mrd. €) und Kamaz (0,2 Mrd. €) sowie die Gewährung eines Darlehens an Chrysler (1,0 Mrd. €) in der Berichtsperiode zu einer Belastung des Free Cash Flow. Weiterhin führte die Entwicklung der Vorratsbestände sowie der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu einer höheren Mittelbindung. Gegenläufige, den Free Cash Flow verbessernde Effekte resultierten insbesondere aus den aufgegebenen Aktivitäten, die den Free Cash Flow im Jahr 2007 negativ beeinflusst hatten. Zusätzlich wirkte sich die Geschäftsentwicklung bei Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses positiv aus.

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2008	2007	08/07
Werte in Millionen €			Veränderung
Cash Flow Geschäftstätigkeit	(1.865)	5.588	(7.453)
Cash Flow Investitionstätigkeit	(1.502)	29.272	(30.774)
Veränderung Zahlungsmittel (> 3 Monate) und in die Liquidität einbezogene Wertpapiere	(548)	(4.079)	3.531
Ablösung interner Forderungen gegen Chrysler abzüglich abgehender Zahlungsmittel	-	(23.144)	23.144
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	(3.915)	7.637	(11.552)

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** verminderte sich um 9,8 Mrd. € auf 3,1 Mrd. €.

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

	2008	2007	08/07
Werte in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel	4.664	14.894	(10.230)
Wertpapiere und längerfristige Geldanlagen	959	1.276	(317)
Liquidität	5.623	16.170	(10.547)
Finanzierungsverbindlichkeiten	(4.448)	(5.019)	571
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	1.931	1.761	170
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	(2.517)	(3.258)	741
Netto-Liquidität	3.106	12.912	(9.806)

Der Rückgang ist vor allem auf den Aktienrückkauf (4,2 Mrd. €) und den negativen Free Cash Flow (3,9 Mrd. €) sowie die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2007 (1,9 Mrd. €) zurückzuführen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts bestehende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2007 um 12,6 Mrd. € erhöht. Zusätzlich zu den Einflüssen aus dem Industriegeschäft wirkte hierbei insbesondere die Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts.

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

	2008	2007	08/07
Werte in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel	6.912	15.631	(8.719)
Wertpapiere und längerfristige Geldanlagen	1.091	1.424	(333)
Liquidität	8.003	17.055	(9.052)
Finanzierungsverbindlichkeiten	(58.637)	(54.967)	(3.670)
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	1.931	1.761	170
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	(56.706)	(53.206)	(3.500)
Netto-Verschuldung	(48.703)	(36.151)	(12.552)

Investitionen

Hohe Investitionen in neue Modelle und Antriebe. Daimler hat im Berichtsjahr 3,6 Mrd. € in Sachanlagen investiert. Im Mittelpunkt standen Investitionen in neue Fahrzeugmodelle und neue Antriebssysteme. Vom gesamten Investitionsvolumen entfielen 2,5 Mrd. € auf Deutschland.

Bei Mercedes-Benz Cars stiegen die Sachinvestitionen im Jahr 2008 um 18% auf 2,2 Mrd. €. Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf der neuen E-Klasse, dem neuen Geländewagen GLK, dem neuen CLK Coupé sowie auf Motorenprojekten im Zusammenhang mit der Reduzierung von Verbrauch und Emissionen. Daimler Trucks investierte im Berichtsjahr vor allem in Projekte zur globalen Harmonisierung und Standardisierung von Motoren und Aggregaten sowie zur Erfüllung strengerer Emissionsvorschriften. Darüber hinaus wurden in beträchtlichem Umfang Investitionen sowohl in neue Modelle und Plattformen im Bereich der schweren und mittelschweren Lkw als auch in unser neues Lkw-Werk in Saltillo, Mexiko, getätigt. Insgesamt betragen die Investitionen in Sachanlagen bei Daimler Trucks 1,0 (i. V. 0,8) Mrd. €. Im Bereich Mercedes-Benz Vans lag der Fokus der Investitionen auf der Modellpflege des Vito/Viano und dem Aufbau eines Transporterwerkes in China. Bei Daimler Buses wurde im Jahr 2008 verstärkt in Vorleistungen für künftige Abgastechnologien investiert.

Sachinvestitionen

	2008	2007	08/07
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	3.559	2.927	+22
Mercedes-Benz Cars	2.246	1.910	+18
Daimler Trucks	991	766	+29
Daimler Financial Services	41	29	+41
Vans, Buses, Other	270	241	+12

Refinanzierung

Die **Mittelaufnahmen** von Daimler werden maßgeblich durch die Finanzdienstleistungsaktivitäten bestimmt. Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt Daimler grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert Daimler Commercial Paper, Anleihen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Zusätzlich werden Kreditlinien zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt.

Im Jahr 2008 deckte der Konzern seinen Liquiditätsbedarf insbesondere durch die Emission von Commercial Paper und Anleihen sowie über Bankkredite. Zudem nutzte Daimler die zum Jahresende 2007 noch bestehende Überschussliquidität, die aus der Abgabe der Mehrheit an Chrysler im August 2007 resultierte, zur Refinanzierung und Rückzahlung von am Kapital- und Geldmarkt getätigten Mittelaufnahmen. Die im Jahr 2008 getätigten Mittelaufnahmen umfassen unter anderem die nachfolgenden im Kapitalmarkt erfolgreich platzierten Euro-Benchmark-Anleihen: die Emission einer bis Juni 2010 laufenden Euro-Anleihe mit einem Volumen von 1,25 Mrd. €, eine 1,5-Mrd.-Euro-Anleihe, die im September 2011 fällig wird, eine 1,0-Mrd.-Euro-Anleihe mit Fälligkeit Januar 2012 sowie eine 750-Mio.-Euro-Anleihe mit Fälligkeit Mai 2012 und eine 750-Mio.-Euro-Anleihe mit einer Laufzeit bis September 2015. Zudem wurden kleinere Volumina in Form von Privatplatzierungen im Rahmen diverser Medium-Term-Note-Programme emittiert. In Japan hat die Daimler AG einen Samurai-Bond mit unterschiedlichen Laufzeiten und einem Gesamtvolumen im Gegenwert von 0,3 Mrd. € emittiert. Trotz der Finanzmarktkrise hatte Daimler im Jahr 2008 einen guten Zugang zum Kapitalmarkt. Die Kapitalaufnahmen, insbesondere im vierten Quartal, waren jedoch nur zu deutlich höheren Konditionen möglich.

Zum Jahresende 2008 bestanden für Daimler kurz- und langfristige **Kreditlinien** von insgesamt 22,7 Mrd. €, von denen 8,5 Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. Diese Kreditlinien beinhalten eine ungenutzte syndizierte 5-Mrd.-US-Dollar-Kreditfazilität der Daimler AG. Diese Kreditlinie endet im Dezember 2011. Zur Stärkung der Liquidität des Konzerns wurde im Oktober 2008 eine 364-Tage-Kreditfazilität in Höhe von 3 Mrd. € mit einem Konsortium von internationalen Banken vereinbart, die ebenfalls noch vollständig verfügbar ist. Diese Kreditfazilitäten dienen als Absicherung für Commercial-Paper-Ziehungen und für allgemeine Unternehmenszwecke.

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	Durchschnitts- zinssätze 31.12.2008	Buchwerte 31.12.2008	Buchwerte 31.12.2007
	in %	Werte in Millionen €	
Anleihen	5,18	34.093	35.661
Schuldverschreibungen	5,63	2.320	112
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5,72	14.608	12.563

Die in obiger Tabelle dargestellten Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2008 entfallen überwiegend auf die folgenden Währungen: 48% in US-Dollar, 22% in Euro, 7% in japanischen Yen, 4% in britischen Pfund und 3% in kanadischen Dollar.

Zum 31. Dezember 2008 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen **Finanzierungsverbindlichkeiten**, die unter anderem Einlagen aus dem Direktbankgeschäft beinhalten, 58.637 (i. V. 54.967) Mio. €. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfielen 54.189 Mio. € bzw. 92% (i. V. 49.948 Mio. € bzw. 91%) auf das Financial-Services-Geschäft. Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der Finanzierungsverbindlichkeiten können den Anmerkungen 23 und 30 des Konzernanhangs entnommen werden. Anmerkung 30 des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

Rating

Die Entwicklung unserer Ratings bei den Ratingagenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's Investors Service (Moody's), Fitch Ratings (Fitch) und DBRS folgten den im Jahresverlauf 2008 veränderten Geschäftsaussichten für die Automobilindustrie und für Daimler im Gesamtgefüge der weltwirtschaftlichen Verfassung. Diese Entwicklung zeigte sich insbesondere in den dreimaligen Ratingmaßnahmen von S&P. Die erste Jahreshälfte war von einem positiven Geschäftsverlauf und einer deutlichen Stärkung der Ertragskraft des Konzerns geprägt. Die Ratingagenturen trugen dieser Entwicklung Rechnung, indem sie unser Langfristrating anhoben (S&P) oder den Ausblick auf positiv anpassten (Fitch). Als in der zweiten Jahreshälfte die negativen Auswirkungen der Finanzkrise auf die Realwirtschaft zunehmend in den schwächeren Absatzzahlen von Daimler, insbesondere von Mercedes-Benz Cars, sichtbar wurden und sich der geschäftliche Ausblick des Konzerns eintrübte, nahmen die Ratingagenturen ihre positiven Ratingausblicke zurück (S&P, Moody's und Fitch). Lediglich DBRS nahm keine Veränderung der Ratingeinstufung vor; allerdings hatte diese Agentur ihren bereits im Jahr 2007 auf stabil gesetzten Ausblick seither nicht verändert.

	Ende 2008	Ende 2007
Langfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	A-	BBB+
Moody's	A3	A3
Fitch	A-	A-
DBRS	A (low)	A (low)
Kurzfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	A-2	A-2
Moody's	P-2	P-2
Fitch	F2	F2
DBRS	R-1 (low)	R-1 (low)

Am 14. Februar 2008 wurde unser BBB+ Langfristrating von **S&P** angesichts der guten Geschäftsentwicklung auf die Beobachtungsliste für eine mögliche Ratinganhebung (»CreditWatch Positive«) gesetzt. Die Ratinganhebung auf A- erfolgte am 14. April 2008, wobei das Rating mit einem positiven Ausblick versehen wurde. Dieser Schritt folgte einer Neubewertung der geschäftlichen und finanziellen Risikoprofile von Daimler durch S&P und der deutlichen Verbesserung der Ertragskraft von Daimler seit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler im August 2007. Angesichts der schnellen Abschwächung auf den meisten Automobilmärkten weltweit wurde der positive Ratingausblick am 8. Oktober 2008 von positiv auf stabil zurückgenommen.

Moody's bestätigte das A3-Langfristrating für Daimler und seine Tochtergesellschaften am 15. Oktober 2008, nahm aber den seit dem 1. Oktober 2007 bestehenden positiven Ausblick auf stabil zurück. Mit dem veränderten Ausblick sollte der zunehmenden Verschlechterung der Lage auf den globalen Automobilmärkten und der damit verbundenen Erwartung von Moody's, dass diese Entwicklung auch auf unseren Geschäftserfolg negative Einflüsse haben werde, entsprochen werden.

Fitch veränderte den Ausblick für das Langfristrating (A-) am 13. Juni 2008 von stabil auf positiv, um damit die Verbesserungen in unserem finanziellen Profil im Zeitraum von 2007 bis zum ersten Quartal 2008 zum Ausdruck zu bringen. In der Erwartung, dass anhaltende Absatzzrückgänge bei Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen die Profitabilität und die Finanzkraft von Daimler belasten würden, nahm Fitch am 20. November 2008 den Ausblick wieder auf stabil zurück. Als Folge einer Neueinschätzung der Geschäftsaussichten für die Autoindustrie im Allgemeinen und die damit verbundenen Gewinn- und Cash-Flow-Erwartungen für Daimler hat Fitch unser Langfristrating am 29. Januar 2009 auf BBB+ bei stabilem Ausblick zurückgestuft.

DBRS bestätigte am 10. September 2008 das Langfristrating für die Daimler AG und ihre verbundenen Unternehmen von A (low) mit stabilem Ausblick und würdigte damit unser gutes Geschäfts- und Finanzprofil.

Die Kurzfristratings blieben bei allen vier Ratingagenturen im Jahresverlauf 2008 unverändert.

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** nahm im Vergleich zum 31. Dezember 2007 um 2,9 Mrd. € auf 132,2 Mrd. € ab. Von der Bilanzsumme entfallen 67,7 (31. Dezember 2007: 62,0) Mrd. € auf das Finanzdienstleistungsgeschäft; dies entspricht 51% (31. Dezember 2007: 46%) aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** stiegen auf 6,0 Mrd. € (31. Dezember 2007: 5,2 Mrd. €). Der Anstieg bei den aktivierten Entwicklungskosten ist insbesondere auf die hohen Investitionen in die Entwicklung neuer Modelle und Aggregate zurückzuführen.

Infolge der die Abschreibungen übersteigenden Investitionen ergab sich bei den **Sachanlagen** (16,1 Mrd. €) ein Anstieg um 10%, der insbesondere auf die deutschen Produktions- und Montagestandorte entfiel. Im Jahr 2008 betrafen die Investitionsschwerpunkte im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars die neue E-Klasse und im Geschäftsfeld Daimler Trucks vor allem neue Aggregate.

Die **Vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** stiegen um 4% auf insgesamt 61,1 (31. Dezember 2007: 58,9) Mrd. €. Der Anteil an der Bilanzsumme beläuft sich auf 46% (31. Dezember 2007: 44%). Wechselkursbereinigt hätte der Anstieg 2,7 Mrd. € betragen.

Die nach der **Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestitionen** in Höhe von 4,3 Mrd. € umfassen im Wesentlichen unsere Beteiligungen an EADS und Tognum. Dem Anstieg durch den Erwerb der Anteile an Tognum (0,7 Mrd. €) und dem Erwerb von Anteilen an Kamaz (0,2 Mrd. €) stand ein Rückgang der Beteiligungsbuchwerte an Chrysler (0,9 Mrd. €) und EADS (0,6 Mrd. €) gegenüber. Der Rückgang bei Chrysler ist auf das negative anteilige Ergebnis zurückzuführen. Die kumulierten Verluste haben den Buchwert der Beteiligung an Chrysler vollständig aufgezehrt. Der Rückgang bei EADS beruht im Wesentlichen auf ergebnisneutralen Veränderungen aus derivativen Finanzinstrumenten.

Die **Vorräte** stiegen um 2,7 Mrd. € auf 16,8 Mrd. € (+19%); der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 13%. Der Anstieg ist durch die Absatzentwicklung bedingt. Der in diesem Zusammenhang stehende Vorratsaufbau konnte nur teilweise durch die Produktionsanpassungen im zweiten Halbjahr kompensiert werden.

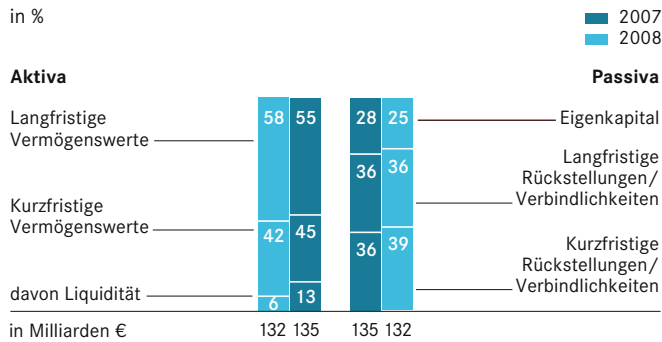
Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** haben sich um 10% auf 7,0 Mrd. € erhöht, und die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** gingen um 7% auf 6,5 Mrd. € zurück.

Die **übrigen finanziellen Vermögenswerte** gingen um 1,6 Mrd. € auf 8,0 Mrd. € zurück. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Wertberichtigungen von Darlehen an Chrysler bzw. von Chrysler-bezogenen Forderungen zurückzuführen. Die im Rahmen der Liquiditätssteuerung gehaltenen Wertpapiere sowie die Vermögenswerte aus derivativen Finanzinstrumenten verstärkten den Rückgang der übrigen finanziellen Vermögenswerte.

Die **Zahlungsmittel** verringerten sich gegenüber dem 31. Dezember 2007 um insgesamt 8,7 Mrd. € auf 6,9 Mrd. €. Die Veränderung steht auch im Zusammenhang mit dem Mittelabfluss aus dem Rückkauf eigener Aktien (4,2 Mrd. €) und der Ausschüttung der Dividende im April (1,9 Mrd. €). Die zum 31. Dezember 2007 außerordentlich hohe Liquidität stand im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler. Mit der Verminderung der Zahlungsmittel wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Situation am Kapitalmarkt ein für den Daimler-Konzern angemessenes Niveau erreicht.

Mit Abschluss des Verkaufs der Grundstücke und Gebäude am **Potsdamer Platz** in Berlin am 1. Februar 2008 wurden die zum Jahresende 2007 separat ausgewiesenen »zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte« in Höhe von 0,9 Mrd. € ausgebucht. Im Jahr 2008 flossen dem Konzern aus dieser Transaktion liquide Mittel in Höhe von 1,3 Mrd. € zu.

Bilanzstruktur Daimler-Konzern



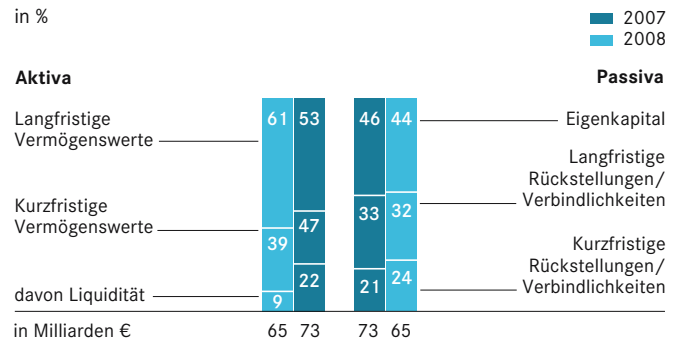
Der Anteil der **Rückstellungen** an der Bilanzsumme beträgt 14%. Sie umfassen vor allem Garantie-, Personal- und Pensionsverpflichtungen und liegen mit 18,2 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (19,6 Mrd. €). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Entwicklung der Garantiekosten sowie auf die geringeren Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich aufgrund niedrigerer Bonus- und Tantiemehzahlungen für das abgelaufene Geschäftsjahr zurückzuführen. Gegenläufig wirkte ein Anstieg der Pensionsrückstellungen.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** erhöhten sich um 3,7 Mrd. € auf 58,6 Mrd. €. Der Anteil der Finanzierungsverbindlichkeiten an der Bilanzsumme beträgt 44% (31. Dezember 2007: 41%). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts und dem Refinanzierungsbedarf infolge des negativen Free Cash Flows des Industriegeschäfts. Die Verbindlichkeiten aus Kundeneinlagen im Rahmen des Direktbankgeschäfts der Mercedes-Benz Bank stiegen um 1,9 Mrd. € auf 6,0 Mrd. €.

Die **übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** erhöhten sich um 0,2 Mrd. € (+2%) auf 10,3 Mrd. €. Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten und der Lohn- und Gehaltsabrechnung sowie Zinsabgrenzungen.

Das **Konzerneigenkapital** verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2007 um 5,5 Mrd. €. Dem positiven Konzernergebnis in Höhe von 1,4 Mrd. € wirkten insbesondere der Rückkauf eigener Aktien, die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2007 sowie die ergebnisneutralen Veränderungen aus der Bewertung derivativer Finanzinstrumente entgegen. Die **Eigenkapitalquote** lag bei 24,3% (31. Dezember 2007: 26,9%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 42,7% (31. Dezember 2007: 43,7%). Die Eigenkapitalquoten sind bereinigt um die vorgeschlagene bzw. tatsächliche Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2008 bzw. 2007.

Bilanzstruktur Industriegeschäft



Der **Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen** als Differenz zwischen dem Barwert der Pensionsverpflichtungen und dem Marktwert der Planvermögen für Pensionen verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,0 Mrd. € auf -4,9 Mrd. €.

Am Bilanzstichtag betragen die Pensionsverpflichtungen des Konzerns 15,0 Mrd. € gegenüber 15,7 Mrd. € im Vorjahr. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der Anhebung des Diskontierungszinssatzes bei den inländischen Pensionsplänen um 0,5%-Punkte auf 5,9%. Die Fondsvermögen zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen verringerten sich von 13,8 Mrd. € auf 10,1 Mrd. € zum 31. Dezember 2008. Der wesentliche Grund für den Rückgang war die negative Entwicklung an den Kapitalmärkten im Berichtsjahr. Weitere Informationen zu Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen können der Anmerkung 21 des Konzernanhangs entnommen werden.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Nach Auffassung des Vorstands steht das Unternehmen wie die gesamte Automobilindustrie zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernlageberichts vor großen Herausforderungen. Daimler ist jedoch ein finanziell gesundes, ein starkes und vor allem ein innovatives Unternehmen. Deshalb sind wir der festen Überzeugung, dass Daimler die gegenwärtige Krise der Automobilindustrie erfolgreich bewältigen und gestärkt daraus hervorgehen wird.

Als Folge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise sind unsere wichtigsten Märkte sowohl bei den Pkw als auch bei den Nutzfahrzeugen im Verlauf des Jahres 2008 auf dramatische Weise eingebrochen. Lediglich die wachsenden Märkte der Schwellenländer wirkten stabilisierend. Aber auch hier trat im Jahresverlauf eine deutliche Abschwächung ein. Bei den für uns wichtigen Marktsegmenten der hochwertigen Pkw und der Geländewagen kam hinzu, dass sich die Nachfragestruktur in den Märkten der Industrieländer aufgrund der anhaltenden CO₂-Diskussion und der Nachwirkungen der zur Jahresmitte 2008 noch sehr hohen Kraftstoffpreise hin zu kleineren oder schwächer motorisierten Fahrzeugen verschoben hat. Auch bei Daimler ist daher zum Jahresende der Auftragseingang bei Pkw und in den meisten Nutzfahrzeugmärkten deutlich zurückgegangen – und er bewegt sich weiterhin auf niedrigem Niveau. Wir haben die Produktion zwar der aktuellen Marktsituation angepasst, der Zeitpunkt und die Intensität einer wieder einkehrenden Nachfragebelebung sind derzeit aber nur schwer abzuschätzen.

Im Geschäftsjahr 2008 lag der Konzernabsatz in einem zunehmend schwieriger werdenden Umfeld mit 2,1 Millionen Fahrzeugen leicht unter dem hohen Vorjahresniveau. Die Markteinbrüche in der zweiten Jahreshälfte haben dazu geführt, dass wir die zu Beginn des Jahres 2008 kommunizierten Umsatz- und Ergebnisse nicht erreicht haben: Der Umsatz verringerte sich um 4% auf 95,9 Mrd. € und das EBIT sank auf 2,7 (i. V. 8,7 Mrd.) €. Das EBIT aus dem laufenden Geschäft ohne Sondereffekte, insbesondere durch Chrysler, erreichte 6,2 Mrd. € und lag damit über der von uns im Rahmen der Berichterstattung zum dritten Quartal angekündigten Größenordnung. Das Konzernergebnis erreichte 1,4 (i. V. 4,0) Mrd. €. Als Folge des Ergebnisrückgangs war der Wertbeitrag, die Differenz aus operativer Ergebnisgröße und Kapitalkosten, mit -1,1 (i. V. +1,4) Mrd. € negativ. Maßgeblich für den Ergebnisrückgang waren nicht nur die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise, sondern auch die im Jahresdurchschnitt sehr hohen Rohstoffpreise und der schwache US-Dollar. Nicht zuletzt wirkte auch die Veränderung der Nachfragestruktur belastend auf die Ertragslage. Zwar haben wir mit unseren Programmen zur Steigerung der Effizienz in allen

Geschäftsfeldern und in den funktionalen Bereichen weiter erhebliche Fortschritte gemacht; dies reichte aber im Berichtsjahr nicht aus, um die erheblichen Belastungen auf der Markt- und Kostenseite auszugleichen.

Einen deutlichen Ergebnisrückgang mussten wir insbesondere im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars hinnehmen. Dort verringerte sich das EBIT auf 2,1 (i. V. 4,8) Mrd. €. Bei Daimler Trucks lag das EBIT vor allem aufgrund der verschlechterten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie der Belastungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Geschäfts in Nordamerika unter dem Vorjahresniveau, während das Ergebnis bei Daimler Financial Services das Vorjahresniveau erreichte. Die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses konnten das Vorjahresergebnis nochmals deutlich übertreffen.

Um die Ergebnissituation dauerhaft und in allen Geschäften zu verbessern, haben wir unsere Maßnahmen zur Senkung der Kosten und Steigerung der Effizienz verstärkt fortgesetzt. Darüber hinaus treiben wir unsere Forschungs- und Entwicklungsarbeit – unserer Roadmap zur nachhaltigen Mobilität entsprechend – gezielt voran. Dabei werden wir die Umweltfreundlichkeit und Verbrauchseffizienz unserer Fahrzeuge über den Einsatz neuer Technologien weiter verbessern und gleichzeitig durch unsere typischen Produkteigenschaften Sicherheit, Komfort und vor allem auch Faszination am Markt überzeugen.

Um unsere Ziele zu erreichen, können wir auf ein solides finanzwirtschaftliches Fundament bauen. Unsere Eigenkapitalquote liegt weiterhin auf einem hohen Niveau, und die Bruttoliquidität des Konzerns in Höhe von 8,0 Mrd. € zum Jahresende 2008 deckt unseren Bedarf zur Abwicklung der Geschäftstätigkeit auch unter den derzeit schwierigen Umfeldbedingungen.

Dennoch haben wir uns für eine Senkung der Dividende von 2,00 € je Aktie auf 0,60 € ausgesprochen. Ausschlaggebend für die Anpassung der Dividende sind das Ergebnis des Jahres 2008 sowie die nur schwer abschätzbare weitere Entwicklung der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte.

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2008

Risikobericht

Weitere Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2008.

Nach Ablauf des Geschäftsjahres 2008 sind keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für Daimler von wesentlicher Bedeutung sind. Der Geschäftsverlauf in den ersten beiden Monaten des Jahres 2009 bestätigt die im Kapitel »Ausblick« getroffenen Aussagen.

Risikomanagementsystem

Die Geschäftsfelder von Daimler sind im Rahmen ihrer globalen Aktivitäten und infolge der fortschreitenden Intensivierung des Wettbewerbs einer Vielzahl von **Risiken** ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Dieses unternehmerische Handeln besteht nicht zuletzt auch im Erschließen und Nutzen von **Chancen**, die der Sicherung und dem Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens dienen. Zur frühzeitigen Erkennung, zur Bewertung und zum konsequenten Umgang mit Risiken sind wirksame **Steuerungs- und Kontrollsysteme** eingesetzt, die auch im Hinblick auf die Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften zu einem einheitlichen Risikomanagementsystem zusammengefasst sind und permanent weiterentwickelt werden.

Das **Risikomanagementsystem** ist dabei in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem des Konzerns eingebettet. Es ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in allen relevanten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen und zielt darauf ab, Risiken systematisch zu identifizieren, zu beurteilen, zu kontrollieren und zu dokumentieren. Die Risikoeinschätzung erfolgt prinzipiell für einen zweijährigen Planungszeitraum. Dabei werden, unter Berücksichtigung definierter Risikokategorien, Risiken der Geschäftsfelder und der operativen Einheiten, der bedeutenden assoziierten Unternehmen sowie der zentralen Bereiche identifiziert und bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Die Bewertung der Schadenshöhe erfolgt in der Regel mit Blick auf die Auswirkungen der Risiken auf das EBIT. Kommunikation und Berichterstattung über relevante Risiken werden durch vom Management festgelegte Wertgrenzen gesteuert. Aufgabe der Verantwortlichen ist es auch, Maßnahmen zum Vermeiden, Reduzieren und Absichern von Risiken zu entwickeln und gegebenenfalls zu initiieren. Im Rahmen unterjähriger Controllingprozesse werden die wesentlichen Risiken sowie eingeleitete Gegenmaßnahmen überwacht. Zusätzlich zur Regelberichterstattung gibt es für unerwartet auftretende Risiken eine konzerninterne Berichterstattungspflicht. Das zentrale Risikomanagement berichtet regelmäßig über die identifizierten Risiken an den Vorstand und den Aufsichtsrat. Das Risikomanagementsystem ermöglicht es dem Vorstand, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen und gegensteuernde Maßnahmen einzuleiten. Die Konzernrevision kontrolliert durch zielgerichtete Prüfungen die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und konzerneinheitlicher Richtlinien, die im Risikomanagementhandbuch definiert sind, und initiiert bei Bedarf entsprechende Maßnahmen.

Zudem prüft der Abschlussprüfer das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, Entwicklungen, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen.

Unternehmerische **Chancen** werden nicht innerhalb des Risikomanagementsystems berichtet, sondern in der jährlich erstellten Operativen Planung erfasst und unterjährig im Rahmen der periodischen Konzernberichterstattung verfolgt. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige Identifizieren von Chancen und deren Realisierung liegt bei den Geschäftsfeldern. Im Rahmen des Strategieprozesses werden längerfristig die Chancen für weiteres profitables Wachstum ermittelt und in den Entscheidungsprozess eingebracht.

Volkswirtschaftliche Risiken

Die **Weltwirtschaft** hat im Jahresverlauf 2008 erheblich an Dynamik eingebüßt. In der zweiten Jahreshälfte kam insbesondere in den Industrieländern das gesamtwirtschaftliche Wachstum nicht nur zum Stillstand, sondern war zum Teil sogar rückläufig. Für 2009 erwarten die meisten Analysten für die Weltwirtschaft ein schwieriges Jahr, allerdings geht die Mehrzahl der Analysten davon aus, dass der Tiefpunkt im Verlauf der zweiten Jahreshälfte 2009 erreicht wird. Die Verunsicherung von Investoren und Konsumenten ist derzeit groß, so, dass vermutlich schon weitere kleine Störungen ausreichen könnten, der weiteren Abschwächung der Weltwirtschaft erneut Nahrung zu geben und die konjunkturelle Wende hinauszuschieben. Die größten Einzelrisiken für die globale Konjunktur liegen aus unserer Sicht in einer nachhaltigen Vertrauenskrise, einer sich verschärfenden Kreditklemme, einer länger anhaltenden und massiver ausfallenden Rezession in der Triade sowie einem Konjunkturunbruch in wichtigen Schwellenländern. Die für das Jahr 2009 von der Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute und auch von Daimler unterstellte Entwicklung der Weltwirtschaft ist maßgeblich von Änderungen dieser Risikofaktoren abhängig. Damit bestehen weiterhin beträchtliche ökonomisch bedingte Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Für die **US-amerikanische Wirtschaft** haben sich zum Jahresende 2008 die Risiken für einen stärkeren Rückgang der Wirtschaftsleistung erhöht. Die realwirtschaftlichen Auswirkungen der Finanzmarkt- und Immobilienkrise auf Investitionen und Konsum könnten noch deutlicher ausfallen als von der Mehrzahl der Analysten unterstellt. Gerade der Finanzmarkt birgt noch erhebliches Risikopotenzial, sei es durch weitere notwendige Abschreibungen bei Banken, ein Übergreifen der Finanzkrise auf den Kreditkartensektor oder das Zusammenbrechen des Markts mit Finanzderivaten. Eine tiefere und länger andauernde Rezession würde aufgrund der hohen Bedeutung der US-Wirtschaft auch für die Weltkonjunktur entsprechend negative Konsequenzen haben. Auch wenn sich das Leistungsbilanzdefizit der USA im Jahr 2008 verkleinert hat, bleibt die US-Wirtschaft auf den Kapitalzufluss von außen angewiesen. Falls die notwendigen Kapitalzufuhren ausbleiben oder zu gering ausfallen, würde eine Korrektur des außenwirtschaftlichen Defizits unvermeidlich. Eine solche Korrektur würde die Inlandsnachfrage erheblich belasten und eine Abwertung des US-Dollars nach sich ziehen. In Summe könnten diese Ereignisse sowohl auf die Pkw- als auch auf die Nutzfahrzeugnachfrage negative Auswirkungen haben.

Die Wirtschaft in **Westeuropa** konnte sich weder der globalen Wachstumsabkühlung noch der Finanzmarktkrise entziehen und expandierte im Jahr 2008 merklich unterhalb des langfristigen Wachstumstrends. Die großen europäischen Volkswirtschaften befanden sich zum Jahresende 2008 überwiegend in der Rezession. Angesichts des Ausmaßes der realwirtschaftlichen Implikationen der Finanzmarktkrise hat das Risiko eines länger anhaltenden und stärkeren Wachstumsrückgangs zuletzt spürbar zugenommen. Die höheren Refinanzierungskosten bzw. der merklich erschwerte Zugang zu Fremdkapital sind vor allem für die kleinen und mittelständischen Unternehmen mit geringer Eigenkapitalquote eine große Belastung. Hier würden selbst geringfügige weitere Verschlechterungen schon erhebliche strukturelle Anpassungsmaßnahmen nach sich ziehen. Gesamtwirtschaftlich wird viel davon abhängen, wie die fiskalischen Konjunkturprogramme in den jeweiligen Ländern wirken und ob es gelingt, die akute Vertrauenskrise bei den Konsumenten und Investoren zu überwinden. Allerdings besteht ein erhebliches Risiko, dass sowohl privater Konsum als auch Unternehmensinvestitionen wesentlich schwächer ausfallen als ohnehin schon unterstellt. Dies hätte entsprechend negative Konsequenzen für die Automobilnachfrage. Aufgrund der Bedeutung Deutschlands und der übrigen Länder Westeuropas als wichtige Absatzmärkte für den Daimler-Konzern liegt darin ein beträchtliches Risikopotenzial.

Auch in **Japan** haben sich die konjunkturellen Risiken zuletzt erhöht. Bei stagnierendem Konsum, rückläufigen Investitionen und einer in der zweiten Jahreshälfte 2008 stark aufgewerteten Währung leidet die exportabhängige japanische Wirtschaft besonders spürbar unter der Abkühlung der Weltwirtschaft. Insbesondere der Nachfragerückgang auf dem wichtigen US-amerikanischen Absatzmarkt macht sich hier bemerkbar. Ein deutlicher Rückgang der japanischen Exportmärkte würde die konjunkturellen Perspektiven dauerhaft eintrüben. Dies würde nicht nur den Export von Produkten des Konzerns nach Japan, sondern auch die Ergebnisentwicklung bei unseren operativen Einheiten in Japan erheblich belasten.

Von strategischer Relevanz für den Konzern wäre zudem ein länger anhaltender Wachstumseinbruch in **China**, dem derzeit dynamischsten Zukunftsmarkt der Automobilbranche. Ein solcher Wachstumseinbruch würde angesichts der chinesischen Wirtschaftskraft sowie der stärker gewordenen internationalen Handels- und Investitionsverflechtung Chinas nicht nur tief greifende Folgen für den gesamten asiatischen Wirtschaftsraum haben, sondern könnte auch spürbare Wachstumseinbußen für die Weltwirtschaft insgesamt nach sich ziehen und damit die Aktivitäten von Daimler beeinträchtigen. Des Weiteren könnten mögliche Wirtschaftskrisen in den Schwellenländern, in denen der Konzern wichtige Produktionsstätten unterhält, von besonderer Relevanz sein. Ein eher begrenztes Risikopotenzial würde sich dagegen aus Krisen in Schwellenländern ergeben, in denen der Konzern ausschließlich über den Vertrieb seiner Produkte aktiv ist.

Weiterhin sehen wir Risiken in der Entwicklung der **Rohstoffpreise**. Sollten die Preise bei den weiterhin gegebenen hohen Volatilitäten erneut stark ansteigen, wäre der angenommene globale konjunkturelle Ausblick der Weltwirtschaft gefährdet. Die Folgen wären zum einen ein Rückgang der Kaufkraft privater Haushalte und zum anderen steigende Kosten der Unternehmen. Insgesamt würde hieraus eine Belastung des Wachstums insbesondere in den rohstoffimportierenden Ländern resultieren. Eine besondere Bedeutung hat hier die Entwicklung des Ölpreises. Dagegen bergen rückläufige Rohstoffpreise für die rohstoffexportierenden Schwellenländer erhebliche Risiken für deren jeweilige Wachstumsaussichten.

Risiken für den Marktzugang und die globale Vernetzung von Standorten könnten sich aus einer **Schwächung des internationalen Freihandels** zugunsten regionaler Handelsblöcke oder des Aufkommens protektionistischer Tendenzen ergeben. Gerade die starke Zunahme von bilateralen Freihandelsabkommen außerhalb der Europäischen Union könnte die Position von Daimler in wichtigen ausländischen Märkten beeinträchtigen; dies gilt insbesondere für Südostasien, wo Japan zunehmend einen bevorzugten Marktzugang erreicht.

Die Weltwirtschaft könnte schließlich durch eine dauerhafte Belastung der **Konsumenten- und Investorenstimmung** sowie durch nachhaltige deflationäre Tendenzen negativ beeinflusst werden. Auslöser hierfür könnten zusätzlich zu der aktuellen Finanzmarktkrise geopolitische und militärische Instabilitäten, die Sorge um einen möglichen weiteren starken Rückgang der Aktienkurse sowie der Kampf gegen den Terrorismus sein.

Branchen- und unternehmensspezifische Risiken

Allgemeine Marktrisiken. Die globale wirtschaftliche Abschwächung und die internationale Finanzkrise haben im Jahr 2008 zu deutlichen Nachfragerückgängen nach Pkw und Nutzfahrzeugen geführt. Der bisher schon ausgeprägte **Wettbewerbsdruck** auf den Automobilmärkten hat sich hierdurch weiter verschärft und könnte dazu führen, dass zusätzliche absatzfördernde Finanzierungsangebote und Kaufanreize eingesetzt werden müssen. Zudem ist in vielen Märkten zunehmend die Tendenz im Nachfrageverhalten hin zu kleineren, verbrauchsgünstigeren Fahrzeugen zu verzeichnen; dies ist die Folge einer stark gestiegenen Sensibilität der Kunden hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge und der Kraftstoffpreisentwicklung. Um die Attraktivität von weniger verbrauchsgünstigen Fahrzeugen zu steigern, könnten zusätzliche ergebnisbelastende Maßnahmen notwendig werden. Alle diese Maßnahmen würden nicht nur die Erträge des Neufahrzeuggeschäfts belasten, sondern auch zu niedrigeren Preisniveaus auf den Gebrauchtwagenmärkten und damit zu abnehmenden Fahrzeugrestwerten führen. Eine Verschiebung im Modell-Mix hin zu kleineren, renditeschwächeren Fahrzeugen würde darüber hinaus die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns belasten.

Der Nachfragerückgang auf den Automobilmärkten sowie die infolge der Finanzmarktkrise höheren Refinanzierungskosten bzw. der merklich erschwerte Zugang zu Fremdkapital gefährden zunehmend die **Finanzkraft der Händler und Fahrzeugimporteure**. Stützungsmaßnahmen des Konzerns würden die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsprechend belasten.

Als Reaktion auf den deutlichen Nachfragerückgang im zweiten Halbjahr 2008 hat Daimler umfangreiche Maßnahmen zur **Kürzung der Produktion** von Pkw und Nutzfahrzeugen eingeleitet. Sollte die Krise auf den Automobilmärkten jedoch länger als erwartet anhalten oder sich ausweiten, könnten zusätzliche ergebnis- und liquiditätsbelastende Maßnahmen zur Anpassung der Produktion und zur Erhöhung der Effizienz notwendig werden. Sollte es dem Konzern nicht gelingen, seine Produktion und Kostenstrukturen zügig an sich verändernde Rahmenbedingungen anzupassen, könnten darüber hinaus negative Effekte für die Profitabilität und Finanzlage des Konzerns resultieren. Die erfolgreiche Umsetzung der im Jahr 2008 beschlossenen Neuausrichtung unserer Tochtergesellschaft »Daimler Trucks North America« ist ebenfalls ein wichtiger Schritt, um die Profitabilität von Daimler Trucks sicherzustellen.

Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft. Das Finanzdienstleistungsgeschäft von Daimler umfasst im Wesentlichen die Finanzierung und das Leasing von Konzernprodukten. Damit verbunden ist insbesondere das Risiko, dass die bei Ablauf des Leasingvertrags erzielbaren Gebrauchtfahrzeugpreise unterhalb der Buchwerte des Leasingvermögens liegen (Restwertisiko). Ferner ist dem Financial-Services-Geschäft das Risiko inhärent, dass die Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft aufgrund von Zahlungsausfällen der Kunden teilweise uneinbringlich werden (Kreditrisiko). Weitere Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft betreffen mögliche höhere Refinanzierungskosten sowie potenzielle Zinsänderungen. Daimler begegnet diesen Risiken mit entsprechenden Marktanalysen und Bonitätsprüfungen. Zur Absicherung der Zinsänderungsrisiken werden derivative Finanzinstrumente eingesetzt. Weitere Informationen zum Kreditrisiko und zu den risikobegrenzenden Maßnahmen des Konzerns können der Anmerkung 30 des Konzernanhangs entnommen werden.

Produktions- und Technologierisiken. Bei der Durchsetzung eines angestrebten Preisniveaus spielen Faktoren wie **Markenimage und Produktqualität** sowie zusätzliche technische Merkmale auf der Basis innovativer Forschung und Entwicklung insbesondere beim Verbraucherverhalten der Fahrzeuge eine immer wichtigere Rolle. Darüber hinaus ist die Realisierung von **Effizienzsteigerungen** bei gleichzeitiger Einhaltung der hohen Daimler-Qualitätsstandards von großer Bedeutung für die künftige Profitabilität des Konzerns.

Die **Produktqualität** hat einen wesentlichen Einfluss auf die Entscheidung des Kunden beim Kauf von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen. Gleichzeitig nimmt die technische Komplexität infolge zusätzlicher Merkmale, unter anderem auch für die Erfüllung der vielfältigen Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsvorschriften, weiter zu und erhöht die Gefahr der Fehleranfälligkeit der Fahrzeuge. Technische Probleme könnten zu Rückrufaktionen und Reparaturmaßnahmen führen oder sogar Neuentwicklungen notwendig machen. Darüber hinaus kann eine sich verschlechternde Produktqualität auch zu vermehrten Garantie- und Kulanzansprüchen führen.

Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen. Rechtliche und politische Rahmenbedingungen haben einen großen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg von Daimler. Dabei spielen insbesondere die **Emissions-, Verbrauchswert- und Sicherheitsbestimmungen** für Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Die Einhaltung dieser vielfältigen und weltweit oftmals divergierenden Regelungen erfordert erhebliche Anstrengungen seitens der Automobilindustrie. Wir erwarten, dass wir auch in Zukunft unseren Mitteleinsatz weiter erhöhen müssen, um diese Anforderungen zu erfüllen. Viele Länder haben bereits strengere Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen erlassen bzw. sind im Begriff, entsprechende Gesetzesvorgaben auf den Weg zu bringen. Dies trifft unter anderem auch für die europäischen Emissions- und Verbrauchswertbestimmungen zu. So sehen die wesentlichen Elemente der am 17.12.2008 im Europäischen Parlament verabschiedeten CO₂-Verordnung der Europäischen Union bereits ab dem Jahr 2012 eine deutliche Reduzierung des Kohlendioxid-ausstoßes für Neuwagen vor, wobei stufenweise bis zum Jahr 2015 die gesamte europäische Neuwagenflotte eines Herstellers im Durchschnitt die verbindlichen Grenzwerte einhalten muss. Die Nichteinhaltung dieser Grenzwerte ist mit Strafzahlungen für den Hersteller verbunden. Wir gehen davon aus, dass wir diese Vorgaben erreichen werden, unseren Mitteleinsatz in der Forschung und Entwicklung jedoch deutlich erhöhen müssen.

In den USA gibt es zusätzlich zu bestehenden Vorschriften für den Flottenverbrauch auf nationaler Ebene weitere Vorschläge von Bundesstaaten wie Kalifornien, die bei einer Verfehlung diverser Flottenziele Strafzahlungen vorsehen. Der Konzern verfolgt die Entwicklung dieser Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen bereits im Produktentstehungsprozess zu antizipieren.

Beschaffungsmarktrisiken. Risiken auf der Beschaffungsseite ergeben sich für den Konzern zum einen aus einer erneuten **Verteuerung einzelner Rohstoffe**, die entweder direkt oder indirekt über die bezogenen Leistungen die Faktorkosten erhöhen. Nach den Höchstständen in der Mitte des Jahres 2008 sind die Preise für viele Rohstoffe zwar wieder gefallen, aufgrund der aktuellen Finanzkrise bleibt der Ausblick auf den Rohstoffmärkten aber ungewiss. Zum anderen erwachsen aus der verstärkten Konzentration auf global agierende Zulieferer Abhängigkeiten für den eigenen Produktionsprozess. Der Weitergabe der Rohstoff- bzw. Materialverteuerungen über Preiserhöhungen für die hergestellten Fahrzeuge sind aufgrund des ausgeprägten Konkurrenzdrucks auf den internationalen Automobilmärkten enge Grenzen gesetzt. Darüber hinaus haben sich die Refinanzierungsmöglichkeiten einiger Zulieferer infolge der Finanzmarktkrise spürbar verschlechtert. Der steigende Druck auf den Beschaffungs-, Absatz- und Finanzmärkten könnte die finanzielle Lage und den Fortbestand finanziell schwacher Zulieferer ernsthaft gefährden. In zunehmendem Maß wurden bereits einzelne oder gemeinschaftliche Stützungsmaßnahmen seitens der Fahrzeughersteller notwendig, die deren Produktion und Absatz sicherstellen. Ferner sind in solchen Fällen die Möglichkeiten des Konzerns für weitere Preisreduzierungen bei den bezogenen Teilen begrenzt. Sollte sich die wirtschaftliche Situation wichtiger Zulieferer weiter verschlechtern, könnte dies weitere, erhebliche **Stützungsmaßnahmen** erfordern, die das Ergebnis und die Finanzlage des Konzerns beeinträchtigen würden. Lieferverzögerungen oder -ausfälle seitens der Zulieferer könnten sich negativ auf die Fahrzeugproduktion und damit auf die Profitabilität von Daimler auswirken. Den Risiken auf der Beschaffungsseite begegnet Daimler mit einem gezielten Material- und Lieferantenrisikomanagement. Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche finanzielle Engpässe bei Lieferanten frühzeitig zu erkennen und geeignete Abwehrmaßnahmen einzuleiten. Darüber hinaus versucht der Konzern im Rahmen des Materialmanagements, unter anderem durch technologische Fortschritte die Abhängigkeiten von einzelnen Materialien zu reduzieren.

IT-Risiken und unvorhersehbare Ereignisse. Die Produktions- und Geschäftsprozesse könnten auch durch **unvorhersehbare Ereignisse**, wie beispielsweise Naturkatastrophen oder terroristische Anschläge, gestört werden. Das Verbrauchervertrauen würde dadurch spürbar beeinträchtigt werden, und es könnte zu Produktionsunterbrechungen infolge von Zulieferproblemen und verstärkten Sicherheitsmaßnahmen an den Landesgrenzen kommen. Darüber hinaus könnten unsere betrieblichen Abläufe durch Unterbrechungen in den Rechenzentren beeinträchtigt werden. Für diesen Fall wurden Sicherheitsmaßnahmen und Notfallpläne erstellt. Da Informationen und deren Austausch in einem globalen Konzern wie Daimler eine immer größere Rolle spielen und den wachsenden Bedrohungen für den Betrieb zentraler IT-Systeme sowie der Sicherheit von vertraulichen Daten Rechnung zu tragen ist, betreiben wir ein eigenes Risikomanagement für die **Sicherheit von Informationen**. Zur Minimierung dieser IT-Risiken tragen sowohl zentrale Vorgaben als auch die weltweit etablierte, dezentrale Sicherheitsorganisation bei. Aus diesem Grund haben IT-Risiken meist eine niedrige Eintrittswahrscheinlichkeit, können sich aber im Falle des Eintritts ebenfalls spürbar auf das Ergebnis auswirken.

Spezifische Risiken im Personalbereich. Der Erfolg von Daimler ist ganz wesentlich vom Know-how und von der Einsatzbereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter abhängig. Der Einsatz unserer Personalinstrumente berücksichtigt bestehende **Personalrisiken**, trägt zu einer gezielten Nachwuchs- und Know-how-Sicherung bei und stellt gleichzeitig die Transparenz bezüglich unserer Ressourcen sicher. In der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung unserer Belegschaft liegt ein weiterer Schwerpunkt des Personalmanagements. Unsere Führungs- und Fachkräfte profitieren dabei von den Angeboten der Daimler Corporate Academy und der Transparenz, die durch das weltweit einheitliche Performance- und Potenzialmanagementsystem LEAD geschaffen wird.

Die demografische Entwicklung stellt das Unternehmen insbesondere vor die Herausforderung, mit den Veränderungen durch eine alternde Belegschaft umzugehen und einen qualifizierten Fach- und Führungskräftenachwuchs zu sichern.

Sonstige Branchen- und unternehmensspezifische Risiken.

Aus der Begebung von **Garantien** sowie der Beteiligung des Daimler-Konzerns am System zur Erfassung und Erhebung von Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen mit mehr als 12t zulässigem Gesamtgewicht ist der Konzern einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die sich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken könnten. Der Betrieb des elektronischen Mauterhebungssystems erfolgt durch die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH, an der Daimler 45% der Anteile hält und die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wird. Zusätzlich zur Konsortialmitgliedschaft und zur Kapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH wurden Garantien für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems gegenüber der Bundesrepublik Deutschland gewährt. Risiken können im Wesentlichen entstehen aufgrund von Ausfällen bei der zu erhebenden Maut und Nichterfüllung bestimmter vertraglich definierter Leistungsparameter, eventuell zusätzlicher Aufrechnungen der Bundesrepublik Deutschland, die über die bereits erklärten hinausgehen, oder einer Verweigerung der endgültigen Betriebserlaubnis. Weitergehende Informationen zu den bedingten Verpflichtungen aus gewährten Garantien sowie zum elektronischen Mautsystem und zu den damit verbundenen Risiken können den Anmerkungen 27 (Rechtliche Verfahren) und 28 (Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen) des Konzernanhangs entnommen werden.

An den Risiken seiner **Beteiligungen**, insbesondere an denen der EADS, partizipiert Daimler grundsätzlich entsprechend der jeweiligen Beteiligungsquote. Sofern der Konzern Beteiligungen nach der Equity-Methode im Konzernabschluss berücksichtigt, belasten Faktoren, die die Profitabilität dieser Beteiligungen negativ beeinflussen, anteilig das Konzernergebnis. Zudem können diese Faktoren dazu führen, dass derartige Beteiligungen erfolgswirksam abzuwerten sind.

Im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler hat der Konzern eine Garantie für die Pensionsverpflichtungen in Höhe von 1 Mrd. US-\$ übernommen. Die Garantie wird fällig, wenn die Pensionspläne von Chrysler innerhalb von fünf Jahren nach der Mehrheitsabgabe beendet werden.

Finanzmarktrisiken

Der Konzern ist Marktpreisrisiken in Form von Veränderungen von Wechselkursen, Zinssätzen, Commodity-Preisen und Aktienkursen ausgesetzt. Marktpreisrisiken können einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Der Konzern steuert und überwacht Marktpreisrisiken vorwiegend im Rahmen seiner operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt Daimler diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die von den Fonds zur Abdeckung der Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere, sind nicht Bestandteil der folgenden Betrachtung.

Wechselkursrisiko. Aus der globalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten des Konzerns folgt, dass mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken aus Wechselkurschwankungen verbunden sind. Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollars und anderer wichtiger Währungen gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (Transaktionsrisiko). Dies betrifft in besonderem Maße das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, bei dem ein größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Das Geschäftsfeld Daimler Trucks ist ebenfalls einem solchen Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes nur in einem geringeren Ausmaß. Der Konzern sichert das Währungsexposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurs-erwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäften, schrittweise ab. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Euro-Zone gebundenen Netto-Vermögens und deren Erträge und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern nicht absichert.

Zinsänderungsrisiko. Der Konzern nutzt eine Vielzahl von zins-sensitiven Finanzinstrumenten, um die Liquiditätsanforderungen des täglichen Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Daimler Financial Services, das grundsätzlich eine fristenkongruente Refinanzierung vornimmt. In geringem Umfang wird jedoch auf eine fristenkongruente Refinanzierung verzichtet, wodurch ein Zinsänderungsrisiko besteht. Die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft werden im Konzern zentral koordiniert. Derivative Zinsinstrumente wie Zinsswaps, Forward Rate Agreements, Swaptions, Caps und Floors werden eingesetzt mit dem Ziel, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passiv-Strukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Aktienkursrisiko. Daimler besitzt Anlagen in Aktien und Aktienderivaten. Entsprechend dem internationalen Bankenstandard werden Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert sind, nicht in die Bewertung des Aktienkursrisikos einbezogen. Aktienderivate, die zur Absicherung von at-equity bewerteten Beteiligungen abgeschlossen wurden, sind mit Blick auf den Absicherungszusammenhang ebenfalls nicht Bestandteil der Analyse des Aktienkursrisikos. Das verbleibende Aktienkursrisiko war in den Jahren 2008 und 2007 unbedeutend; dies trifft auch auf die gegenwärtige Situation zu.

Commodity-Preis-Risiko. Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit ist Daimler einem Marktpreisrisiko aus dem Bezug von Teillieferungen und Rohstoffen ausgesetzt. Der Konzern begegnet diesen beschaffungsseitigen Risiken durch ein gezieltes Commodity- und Supplier-Risk-Management. In geringem Umfang werden auch derivative Finanzinstrumente eingesetzt, um die Marktpreisrisiken vornehmlich aus dem Bezug von Edelmetallen zu reduzieren.

Weitergehende Informationen zu Finanzmarktrisiken, risikobegrenzenden Maßnahmen und dem Management dieser Risiken enthält Anmerkung 30 des Konzernanhangs. Informationen zu Finanzinstrumenten sowie zu den Pensionsfonds des Konzerns finden sich in den Anmerkungen 29 und 21.

Liquiditätsrisiken

Im normalen Geschäftsverlauf werden Anleihen, Commercial Paper und verbriefte Transaktionen sowie Bankdarlehen in verschiedenen Währungen im Wesentlichen zur Finanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts eingesetzt. Gegenwärtig ist die Refinanzierung für Daimler insbesondere bei Aufnahme großer Volumina nur zu deutlich höheren Refinanzierungskosten möglich. Eine anhaltend negative Entwicklung an den Kapitalmärkten könnte die Finanzierungskosten des Konzerns erhöhen und seine finanzielle Flexibilität einschränken. Eine Verteuerung der Refinanzierung hätte auch Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts; eine Begrenzung des Finanzdienstleistungsgeschäfts würde sich zudem negativ auf das Fahrzeuggeschäft auswirken.

Risiken im Zusammenhang mit den Pensionsplänen

Daimler hat Pensionsverpflichtungen und in einem geringen Umfang Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen, die nicht vollständig durch Planvermögen gedeckt sind. Der Saldo aus Verpflichtungen abzüglich Planvermögen ergibt den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Selbst geringe Änderungen der für die Bewertung der Versorgungspläne verwendeten Annahmen, wie beispielsweise die Absenkung der Diskontierungssätze, könnten zu einem Anstieg der Verpflichtungen führen. Demgegenüber wird der Marktwert der Planvermögen maßgeblich von den Entwicklungen an den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, insbesondere bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Sowohl höhere Verpflichtungen als auch verminderte Planvermögen oder auch eine Kombination aus beidem würden den Finanzierungsstatus unserer Versorgungspläne negativ beeinflussen. Höhere Verpflichtungen und geringere Erträge aus den Planvermögen könnten zudem die Netto-Aufwendungen im Zusammenhang mit diesen Versorgungsplänen in den Folgeperioden erhöhen.

Risiken aus Ratingveränderungen

Die Ratingagenturen Standard & Poor's, Moody's Investors Service, Fitch Ratings und DBRS bewerten die Kreditwürdigkeit von Daimler. Herabstufungen infolge der verschlechterten wirtschaftlichen Lage des Unternehmens würden sich negativ auf die Refinanzierung auswirken.

Rechtliche Risiken

Gegen Daimler sind verschiedene Gerichtsverfahren anhängig bzw. könnten anhängig werden. Bei diesen handelt es sich nach unserer Ansicht im Wesentlichen um normale, routinemäßige und im Zusammenhang mit dem Geschäft des Konzerns stehende Rechtsstreitigkeiten. Der Konzern bildet Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten, wenn die daraus resultierenden Verpflichtungen wahrscheinlich sind und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist. Es ist jedoch möglich, dass aufgrund abschließender Entscheidungen in einigen dieser anhängigen Fälle hierfür gebildete Rückstellungen sich teilweise als unzureichend erweisen und infolgedessen erhebliche zusätzliche Aufwendungen entstehen könnten. Dies trifft auch auf Rechtsstreitigkeiten zu, für die aus Sicht des Konzerns keine Rückstellungen zu bilden waren. Obwohl der endgültige Ausgang einzelner Verfahren gegebenenfalls einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die daraus eventuell resultierenden Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage von Daimler haben. Weitere Informationen über rechtliche Verfahren können der Anmerkung 27 des Konzernanhangs entnommen werden.

Gesamtrisiko

Die Gesamtrisikosituation des Konzerns setzt sich aus den Einzelrisiken aller Risikokategorien der Geschäftsfelder und Zentralfunktionen zusammen. Dort sind Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, nicht erkennbar. Die Risiken haben jedoch im Verlauf des Jahres 2008 aufgrund der Finanzmarktkrise, die mittlerweile die Realwirtschaft erreicht hat, sehr stark zugenommen.

Die im Kapitel Ausblick getroffenen Aussagen basieren in ihren Grundzügen auf der Anfang Dezember 2008 im Aufsichtsrat behandelten Operativen Planung der Daimler AG für die Jahre 2009 und 2010. Aufgrund der dramatischen Veränderung der globalen Rahmenbedingungen in den zurückliegenden Monaten sowie der großen Unsicherheit bezüglich der künftigen Entwicklung der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte dient diese Planung jedoch nur als Referenzplanung, die der aktuellen Entwicklung folgend angepasst und überarbeitet wird. Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf unserem Kenntnisstand im Februar 2009.

Dabei sind wir uns der Tatsache bewusst, dass Prognosen im derzeitigen Umfeld mit hoher Unsicherheit verbunden sind. Hinzu kommt, dass gegenwärtig noch keine verlässliche Aussage gemacht werden kann, wie schnell die von den Regierungen verschiedener Länder verabschiedeten Maßnahmenpakete zu einer Stabilisierung der Finanz- und Gütermärkte beitragen werden.

Weltwirtschaft

Zum Jahresbeginn 2009 ist noch nicht absehbar, wie tief die weltweite Rezession letztendlich ausfallen wird und wann sich die Weltwirtschaft aus dieser Rezession befreien wird. Zwar ergreifen Regierungen und Notenbanken verschiedene fiskal- und geldpolitische Maßnahmen, um gegenzusteuern, der Schock der Finanzmarktkrise sitzt jedoch nach wie vor tief. Die Auswirkungen auf die Realwirtschaft sind mittlerweile stark ausgeprägt, und das Vertrauen von Konsumenten und Investoren ist nach wie vor erschüttert. In den Industrieländern ist die gesamtwirtschaftliche Lage so ernst wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Aufgrund der anhaltend angespannten Lage auf den Finanzmärkten gehen die meisten Analysten davon aus, dass sich die Weltwirtschaft zumindest in der ersten Jahreshälfte weiter abschwächen wird. Nach unserer Einschätzung könnte sich dann in der zweiten Jahreshälfte allmählich eine leichte konjunkturelle Belebung einstellen. Die Wahrscheinlichkeit hat jedoch deutlich zugenommen, dass wichtige Volkswirtschaften Westeuropas, aber auch die der USA und Japans im Gesamtjahr 2009 merklich schrumpfen werden. Die einzigen weltwirtschaftlichen Wachstumsimpulse werden voraussichtlich aus den Schwellenländern kommen. Hier wird es entscheidend darauf ankommen, wie stark die schon eingetretene Wachstumsabschwächung in Ländern wie China, Russland, Indien oder Brasilien ausfallen wird. Insgesamt hat sich das Risiko erhöht, dass im Gesamtjahr 2009 die Weltwirtschaft nicht wachsen und damit die schwächste Entwicklung der Nachkriegszeit

aufweisen wird. Die Unsicherheit bei Investoren und Konsumenten ist dabei immer noch so groß, dass schon kleine negative Impulse zu einer weiteren Abschwächung der Weltwirtschaft führen und die erhoffte konjunkturelle Wende noch weiter hinauschieben könnten.

Die wesentlichen Risiken für die globale Konjunktur sind aus unserer Sicht in einer anhaltenden Vertrauenskrise zu sehen, in weiter zurückgehenden Kreditvolumina der Banken, länger anhaltenden und tiefer ausfallenden Rezessionen in der Triade, einem Konjunktureenbruch in wichtigen Schwellenländern sowie aufkeimenden Deflationsgefahren.

Auch unsere Planungen zur Wechselkursentwicklung sind vor dem Hintergrund der weltwirtschaftlichen Risiken mit massiven Unsicherheiten verbunden. Für das Jahr 2009 gehen wir an den Devisenmärkten von einer anhaltend hohen Volatilität aus. Dabei erwarten wir, dass der Euro gegenüber dem US-Dollar und dem japanischen Yen im Jahresdurchschnitt an Wert verlieren wird. Für das britische Pfund rechnen wir mit einem Durchschnittskurs in der Größenordnung des Jahres 2008.

Automobilmärkte

Die große Unsicherheit über Dauer und Ausmaß des globalen wirtschaftlichen Abschwungs birgt auch erhebliche Risiken für die Entwicklung der weltweiten Automobilmärkte.

Aus heutiger Sicht könnte sich die weltweite Pkw-Nachfrage im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr um weitere 10% abschwächen. So rechnen wir in den Märkten der Triade für das Jahr 2009 insgesamt mit weiteren deutlichen Absatzrückgängen, und auch in den Schwellenländern sind mehrheitlich rückläufige Absatzzahlen zu erwarten. Für die Vereinigten Staaten nehmen wir an, dass die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr insgesamt nochmals signifikant nachgeben wird. Der Rückgang im westeuropäischen Pkw-Markt dürfte noch größer ausfallen als im Jahr 2008. Davon werden voraussichtlich alle Volumenmärkte betroffen sein, wobei die geplanten und teilweise bereits umgesetzten staatlichen Unterstützungsmaßnahmen den Rückgang ein wenig abmildern könnten. Auch in Japan dürfte der Pkw-Markt weiter schrumpfen. Selbst in den meisten Schwellenländern wird die Pkw-Nachfrage nach unserer Einschätzung zum Teil merklich zurückgehen.

Die Aussichten für die großen Nutzfahrzeugmärkte sind ebenfalls ungünstig. Die Triade-Märkte dürften insgesamt einen erheblichen Nachfragerückgang aufweisen. Vor allem in Westeuropa steht das Nutzfahrzeuggeschäft am Beginn einer spürbaren zyklischen Abschwungphase, von der die mittleren und schweren Lkw in besonderem Maße betroffen sein werden. In den USA wird die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Fahrzeugen voraussichtlich im dritten Jahr in Folge zurückgehen, allerdings weniger massiv als noch in den vergangenen beiden Jahren. Der japanische Lkw-Markt wird im Jahr 2009 voraussichtlich einen weiteren deutlichen Nachfragerückgang erfahren. Die Abkühlung der globalen Konjunktur bremst auch das Nutzfahrzeuggeschäft in den Wachstumsregionen Asiens, Osteuropas und Lateinamerikas. In den großen Schwellenländern wird daher für alle Nutzfahrzeugsegmente erstmals seit vielen Jahren mit einem spürbaren Marktrückgang gerechnet.

Wir gehen jedoch davon aus, dass – einhergehend mit einer zögerlichen Belebung der Weltwirtschaft – auch die Automobilmärkte die Talsohle im zweiten Halbjahr erreichen und durchschreiten werden.

Die derzeitige weltweite Nachfrageschwäche unterstreicht die Notwendigkeit eines strukturellen Wandels in der Automobilbranche. Wesentliche Herausforderungen sind nicht nur die Anpassung der Kapazitäten, sondern vor allem auch die Erweiterung des Angebots um verbrauchsgünstige und umweltfreundliche Fahrzeuge und Transportlösungen. Neue Konzepte für eine nachhaltige Mobilität werden dabei verstärkt in den Mittelpunkt rücken. Wer diese Herausforderungen erfolgreich bestehen und die Chancen der künftigen Entwicklung nutzen will, muss gerade in schwierigen Zeiten erhebliche Mittel aufwenden. Chancen eröffnen sich dabei vor allem durch den Einsatz neuer Technologien in der Antriebstechnik. Die Notwendigkeit zu kooperieren und damit auch die Konzentration in der Branche werden daher weiter zunehmen. Gleichzeitig wird die Fähigkeit, sich durch Innovationen, faszinierende Produkte und starke Marken von den Wettbewerbern zu differenzieren, mehr denn je zum Erfolgsfaktor.

Absatz

Mercedes-Benz Cars hat im Jahr 2008 sechs neue Modellgenerationen sowie zwei vollständig neue Modelle eingeführt und geht daher mit einer aktuellen und wettbewerbsfähigen Produktpalette in das äußerst schwierige Geschäftsjahr 2009. Für Absatzimpulse wird der erst seit dem Jahresende 2008 verfügbare kompakte Geländewagen GLK sorgen. Im Frühjahr 2009 werden wir dann die E-Klasse-Limousine, unsere wichtigste Modellneuheit des Jahres, einführen. Dieses Fahrzeug wird mit zahlreichen Innovationen im Hinblick auf die Markenattribute Sicherheit und Komfort im Markt überzeugen. Im Herbst folgt dann der Kombi der E-Klasse. Darüber hinaus werden wir die Nachfolger des CLK Coupés und Cabrios in den Markt einführen. Mit den neuen Generationen der S-Klasse und des GL werden wir die Attraktivität unserer Modellpalette weiter erhöhen. Parallel dazu werden wir unser Modellangebot im Jahr 2009 und in den Folgejahren im Rahmen unserer Initiative »Road to the Future« kontinuierlich um besonders umweltfreundliche und kraftstoffeffiziente Antriebsvarianten ergänzen. Im Jahr 2009 zählen hierzu weitere BlueEFFICIENCY-Modelle sowie der S 400 BlueHYBRID, die weltweit sparsamste Luxuslimousine mit Ottomotor. Ein Meilenstein auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität ist auch der neue, besonders sparsame und gleichzeitig leistungsstarke Vierzylinder-Dieselmotor, der seit Herbst 2008 im C 250 CDI BlueEFFICIENCY verfügbar ist und nun schrittweise auch in weiteren Modellen angeboten wird. Für den smart fortwo werden wir im Jahr 2009 mit der Einführung in den Wachstumsmärkten China und Brasilien zusätzliche Absatzpotenziale erschließen. Aufgrund unserer attraktiven Modelle gehen wir davon aus, dass wir uns in den kommenden Jahren im Wettbewerb weiterhin gut behaupten werden. Der zu erwartenden Schwäche wichtiger Absatzmärkte und insbesondere auch für uns wichtiger Marktsegmente werden wir uns jedoch nicht entziehen können. Insgesamt gesehen dürfte der Absatz von Mercedes-Benz Cars im Jahr 2009 deshalb unter dem Niveau des Jahres 2008 liegen. Rückgänge erwarten wir dabei vor allem in den von der Wirtschafts- und Finanzkrise besonders betroffenen Märkten USA, Westeuropa und Japan. Stabilisierend sollte hingegen der Absatz in den Schwellenländern wirken.

Als Folge der Nachfrageschwäche in wichtigen Märkten rechnen wir für das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** im Jahr 2009 mit einem deutlichen Absatzrückgang. Die Größenordnung dieses Rückgangs sowie der Zeitpunkt und die Dynamik der Erholung unserer Absatzmärkte sind aus heutiger Sicht nur schwer abschätzbar. Mit unserem Global Excellence Programm verfügen wir jedoch über ein Maßnahmenpaket, das es uns erlaubt, die

Wettbewerbsfähigkeit unserer Fahrzeuge auch in schwierigen Zeiten weiter zu verbessern. Der wichtigste Stellhebel ist dabei unser »Management of Cycles«: Dies beinhaltet flexible Produktionskapazitäten und Arbeitszeitmodelle sowie globale Einkaufsaktivitäten und globale Produktionsnetzwerke, mit denen wir die Vorteile nutzen, die unsere verschiedenen Produktionsstandorte auf der ganzen Welt bieten. Des Weiteren baut Daimler Trucks auf ein äußerst wettbewerbsfähiges Produktangebot. Hierzu zählen insbesondere unsere wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Lkw mit BLUETEC-Technologie wie der auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) vorgestellte neue Actros für die europäischen Märkte, der Schwer-Lkw Cascadia in Nordamerika sowie der weiterentwickelte Mitsubishi Fuso Super Great in Japan. Unser Hauptfokus bleibt dabei weiterhin die konsequente Weiterentwicklung von verbrauchsgünstigen und emissionsarmen Antriebsvarianten. In regionaler Hinsicht wollen wir unsere Präsenz in den Schwellenländern Asiens und in Osteuropa ausbauen und dadurch zusätzliche Wachstumspotenziale erschließen.

Der Bereich **Mercedes-Benz Vans** wird beim Absatz im Jahr 2009 nicht das hohe Vorjahresniveau erreichen, denn auch bei den Transportern wird das Jahr 2009 von rückläufigen Märkten, tendenziellen Überkapazitäten und einem schärferen Wettbewerb geprägt sein. Aufgrund der hohen Marktakzeptanz der Modelle Sprinter und Vito erwarten wir jedoch, dass wir unsere führende Marktposition in Westeuropa behaupten können.

Auch **Daimler Buses** geht davon aus, die weltweit führende Position bei den Omnibussen über 8t mit innovativen und qualitativ hochwertigen neuen Produkten halten zu können. Allerdings wird das Absatzvolumen des Jahres 2008 aufgrund der veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht erreicht werden können. Insbesondere in den Märkten Mexiko und Türkei sowie in Südamerika könnte sich die Nachfrage aufgrund der erschwerten Refinanzierungsmöglichkeiten verringern. In Europa wird insbesondere der Reisebussektor von der Finanz- und Wirtschaftskrise beeinflusst werden, während wir für den Stadtbusbereich eine eher stabile Entwicklung erwarten.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** verfolgt weiter das Ziel, den Absatz der Fahrzeugmarken optimal zu unterstützen. Dazu weiten wir das Produktangebot von Leasing, Finanzierung, Flottenmanagement und Versicherungen kontinuierlich aus. Zudem streben wir eine weitere Verbesserung der Kunden- und Händlerzufriedenheit an.

Auf der Basis unserer Annahmen zur Entwicklung der Automobilmärkte und der Planungen der Geschäftsfelder erwarten wir für den **Daimler-Konzern**, dass der Absatz im Jahr 2009 deutlich zurückgehen wird; im Jahr 2010 sollte dann wieder ein leichter Absatzanstieg erreichbar sein.

Umsatz und Ergebnis

Daimler stellt sich für das Jahr 2009 auf einen deutlichen Rückgang des Geschäftsvolumens ein. Ausgehend von den aktuellen Absatzerwartungen wird der Umsatz voraussichtlich in allen automobilen Geschäftsfeldern unter dem Vorjahresniveau liegen. Für das Jahr 2010 rechnen wir dann wieder zumindest mit einem leichten Wachstum des Geschäftsvolumens, sofern die erwartete Belegung der Automobilmärkte eintritt. Der Anteil der Wachstumsmärkte Asiens und Osteuropas am Gesamtumsatz wird sich in den kommenden Jahren voraussichtlich weiter erhöhen.

Für das Ergebnis des Daimler-Konzerns und seiner Geschäftsfelder gehen wir von weiteren erheblichen Belastungen aus. Eine weitergehende Aussage zum Ergebnis wird erst im Verlauf des Geschäftsjahres möglich sein, wenn die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Märkte besser absehbar ist. Um die Ergebnissituation dauerhaft und in allen Geschäften zu verbessern, haben wir unsere Maßnahmen zur Senkung der Kosten und Steigerung der Effizienz verstärkt fortgesetzt. Darüber hinaus treiben wir unsere Forschungs- und Entwicklungsarbeit entsprechend unserer Roadmap zur nachhaltigen Mobilität gezielt voran. Dabei werden wir die Umweltfreundlichkeit und Verbrauchseffizienz unserer Fahrzeuge über den Einsatz neuer Technologien weiter verbessern und gleichzeitig mit unseren typischen Produkteigenschaften Sicherheit, Komfort und vor allem Faszination am Markt überzeugen.

Mithilfe unserer verstärkten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und des Markterfolgs unserer neuen Produkte sollten wir das Ergebnis im Jahr 2010 wieder steigern können.

Mercedes-Benz Cars hat die zur kontinuierlichen Effizienzsteigerung eingeleiteten Maßnahmen nochmals intensiviert und zusätzliche Initiativen eingeleitet. Die erreichten Fortschritte werden aber kurzfristig nicht ausreichen, um die Belastungen durch die schwierige Marktsituation auszugleichen. Hinzu kommen steigende Aufwendungen für die Entwicklung und die Fertigung neuer Antriebstechnologien und innovativer Sicherheitssysteme. Mittelfristig erwarten wir, durch den Markterfolg unserer neuen Produkte und Effizienzsteigerungen unsere Umsatzrendite wieder deutlich zu steigern.

Mit dem Global Excellence Programm hat das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** bereits verschiedene Initiativen eingeleitet, um die Ergebniseffekte der derzeit sehr ungünstigen Marktsituation abzufedern. Diese Maßnahmen umfassen zum Beispiel die Neuausrichtung von Daimler Trucks North America mit der Konzentration auf die Kernmarken Freightliner und Western Star sowie den Ausbau unserer Präsenz in den weltweiten Wachstumsmärkten.

Im Bereich **Mercedes-Benz Vans** haben wir unsere bisherigen Initiativen zur stetigen Effizienzsteigerung im Rahmen unseres Veränderungsprozesses Creating the Next nochmals intensiviert, um dem von der ungünstigen Marktentwicklung verursachten Ergebnisrückgang entgegenzuwirken.

Auch bei **Daimler Buses** haben wir ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Effizienzverbesserung initiiert, mit dem negative Markteinflüsse zumindest teilweise kompensiert werden können.

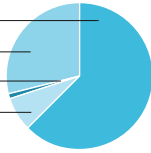
Daimler Financial Services wird im Geschäftsjahr 2009 seine Strategie mit dem Fokus auf Effizienzsteigerung weiter fortsetzen. Dazu gehören auch Maßnahmen zur Harmonisierung der weltweiten Prozess- und Systemlandschaft. Daimler Financial Services erwartet, dass sowohl die Kreditausfälle als auch die Aufwendungen für die Refinanzierung deutlich über dem Niveau des Vorjahres liegen werden.

Die von uns für das Jahr 2009 erwartete Geschäftsentwicklung wird sich voraussichtlich in Form geringerer Liquiditätszuflüsse auch auf die **Finanzlage** des Konzerns auswirken. Im Zuge der gegenwärtigen Finanzkrise sind die Refinanzierungskosten für Daimler deutlich gestiegen. Wir haben jedoch verschiedene Maßnahmen ergriffen, die es uns erlauben sollten, auch unter den gegenwärtig äußerst ungünstigen finanzwirtschaftlichen Rahmenbedingungen eine ausreichende Liquidität sicherzustellen. Hierzu zählen die rasche Anpassung von Produktion und Beschäftigung über flexible Arbeitszeitmodelle und Kurzarbeit, der Abbau unserer Lagerbestände sowie die Begrenzung unserer Ausgaben und die Optimierung unseres Refinanzierungsinstrumentariums. Unsere Aktionärinnen und Aktionäre wollen wir auch in den kommenden Jahren in angemessener Form am Erfolg des Unternehmens beteiligen. Dabei streben wir an, mit unseren Ausschüttungsquoten auf Benchmarkniveau zu liegen.

Sachinvestitionen 2009–2010

in Milliarden €

Daimler-Konzern	9,4
Mercedes-Benz Cars	5,9
Daimler Trucks	2,7
Daimler Financial Services	0,1
Vans, Buses, Other	0,7



Grundvoraussetzung unserer Einschätzungen für das Jahr 2009 und der für das Jahr 2010 erwarteten Steigerung der Ertragskraft sind insgesamt stabile politische Rahmenbedingungen sowie die Annahme, dass der Tiefpunkt der weltweiten Automobilmachfrage im Jahr 2009 erreicht und durchschritten wird. Zusätzliche Chancen und Risiken können sich aus der Entwicklung der Wechselkurse und der Rohstoffpreise ergeben sowie aus den von uns unterstellten Einschätzungen zum Markterfolg unserer Produkte.

Chancen eröffnen sich mittelfristig vor allem auch durch den Ausbau unserer Präsenz in Asien und Osteuropa. Wichtige Schritte sind dabei die Zusammenarbeit mit Beiqi Foton in China, die Beteiligung am russischen Lkw-Hersteller Kamaz, die Entscheidung für den Bau eines neuen Pkw-Werkes in Ungarn oder das im Jahr 2008 gegründete Gemeinschaftsunternehmen mit der indischen Hero Group. Darüber hinaus wollen wir auch die Chancen nutzen, die sich aus einer Vorreiterrolle bei innovativen Technologien für eine nachhaltige Mobilität ergeben könnten. Hierzu werden wir unsere Initiativen »Road to the Future« im Pkw-Bereich und »Shaping Future Transportation« bei den Nutzfahrzeugen konsequent vorantreiben. In diesem Zusammenhang halten wir an den geplanten Investitionen und Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Wesentlichen fest.

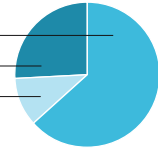
Investitionen

In Anbetracht der aktuellen wirtschaftlichen Lage konzentrieren wir unsere Investitionsbudgets so weit wie möglich auf Projekte, die für den Markterfolg unserer Produkte absolut notwendig sind. Aufgrund der gestiegenen Anforderungen an unsere Produkte und der Notwendigkeit, nachhaltige Lösungen für die künftige Mobilität zu entwickeln, werden wir in den Jahren 2009 und 2010 zusammengekommen voraussichtlich dennoch mehr als 9,4 Mrd. € für Sachinvestitionen aufwenden. Vor allem bei Mercedes-Benz Cars, aber auch bei Daimler Trucks sind die geplanten Aufwendungen deutlich höher als in den Jahren zuvor. Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars liegt der Schwerpunkt auf Vorleistungen für neue Fahrzeuge wie zum Beispiel die Nachfolgemodelle der A- und B-Klasse. Umfangreiche Mittel sind auch für neue verbrauchs- und emissionsarme Motorenfamilien vorgesehen. Daimler Trucks wird in den kommenden Jahren vor allem in

Forschungs- und Entwicklungsleistungen 2009–2010

in Milliarden €

Daimler-Konzern	10,1
Mercedes-Benz Cars	6,4
Daimler Trucks	2,6
Vans, Buses, Other	1,1



neue Plattformen für schwere und mittelschwere Lkw, in neue globale Motorenprojekte sowie in die Modernisierung der Produktionskapazitäten investieren. Bei Mercedes-Benz Vans stehen die Modellpflege für die Transporter Vito und Viano sowie der Aufbau eines Transporterwerkes in China im Vordergrund. Wichtige Projekte bei Daimler Buses sind Vorleistungen für künftige Abgas-technologien und alternative Antriebe sowie für neue Produkte.

Sachinvestitionen

	Ist 2008	Plan 2009-2010
Werte in Milliarden €		
Daimler-Konzern	3,6	9,4
Mercedes-Benz Cars	2,2	5,9
Daimler Trucks	1,0	2,7
Daimler Financial Services	0,04	0,1
Vans, Buses, Other	0,3	0,7

Forschung und Entwicklung

Mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Wettbewerbsposition von Daimler vor dem Hintergrund der anstehenden technologischen Herausforderungen abzusichern. Darüber hinaus wollen wir Lösungen für eine nachhaltige Mobilität entwickeln und zur Marktreife führen. Den Mitteleinsatz werden wir in den kommenden Jahren noch effizienter gestalten, indem wir die Arbeitsprozesse weiter optimieren und uns auf diejenigen Projekte konzentrieren, die für unsere Kunden den größten Mehrwert schaffen.

Um unsere anspruchsvollen Ziele zu erreichen, haben wir das Forschungs- und Entwicklungsbudget für den Planungszeitraum deutlich erhöht. Im Zeitraum von 2009 bis 2010 wird Daimler insgesamt 10,1 Mrd. € für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten einsetzen. Deutlich höher als in den zurückliegenden Jahren sind die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen bei Mercedes-Benz Cars. Die wesentlichen Gründe dafür sind umfangreiche Aufwendungen für die laufende Erneuerung unseres Modellangebots sowie neue Motoren und alternative Antriebssysteme. Beim Geschäftsfeld Daimler Trucks werden sich die Forschungs- und Entwicklungskosten weiterhin auf hohem Niveau bewegen. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Entwicklung und Anpassung neuer Motorengenerationen, welche die künftigen Abgasvorschriften erfüllen. Außerdem werden neue

Produkte eingeführt, wie eine neue weltweit einsetzbare Lkw-Plattform und ein leichter Lkw. Die Weiterentwicklung der Motoren im Hinblick auf die Erfüllung künftiger Abgasnormen ist auch bei Mercedes-Benz Vans und bei Daimler Buses ein Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkt. Insbesondere bei Daimler Buses spielen auch neue Produkte und alternative Antriebssysteme eine wichtige Rolle.

Über die oben genannten Projekte hinausgehend hat Daimler im Forschungsbudget umfangreiche Mittel für neue Technologien eingeplant, mit denen wir die Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs verbessern wollen. Ein Schwerpunkt ist in diesem Zusammenhang auch die weitere Reduzierung des CO₂-Ausstoßes bei unserem gesamten Angebot an Pkw- und Nutzfahrzeugen.

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

	Ist 2008	Plan 2009-2010
Werte in Milliarden €		
Daimler-Konzern	4,4	10,1
Mercedes-Benz Cars	3,0	6,4
Daimler Trucks	1,1	2,6
Vans, Buses, Other	0,4	1,1

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Im Jahr 2009 wird Daimler die zur Verfügung stehenden Maßnahmen der Arbeitszeitflexibilisierung ausschöpfen und auch das Instrument der Kurzarbeit nutzen. Damit wollen wir die Beschäftigung an die deutlich reduzierten Produktionsumfänge anpassen.

Vor dem Hintergrund der reduzierten Produktionsumfänge für das Jahr 2009 und der angestrebten Produktivitätsfortschritte gehen wir aber davon aus, dass die Zahl der Beschäftigten gegenüber dem Stand zum Jahresende 2008 abnehmen wird.

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung zukünftiger Vorgänge. Wörter wie »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 nicht eintretende Verbesserung oder eine weitere Verschärfung der weltwirtschaftlichen Situation, eine Fortdauer oder eine weitere Verschlimmerung der Turbulenzen an den Kredit- und Finanzmärkten, die zu weiterhin hohen Kosten der Kapitalbeschaffung oder zu einer Einschränkung unserer Finanzierungsmöglichkeiten führen könnten, Veränderungen der Wechselkurse und Zinssätze, die Einführung von verbrauchsgünstigen Produkten durch Wettbewerber und ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte oder Dienstleistungen, wodurch unsere Möglichkeit der hinreichenden Auslastung unserer Produktionskapazitäten sowie unsere Möglichkeit von Preissteigerungen beschränkt sein könnte, Preiserhöhungen bei Kraftstoff, Rohstoffen und Edelmetallen, Unterbrechungen der Produktion, die auf Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen beruhen, ein weiterer Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsprogrammen in allen unseren Geschäftsfeldern, einschließlich der erfolgreichen Repositionierung unseres Nutzfahrzeuggeschäfts im NAFTA-Raum, die Geschäftsaussichten von Chrysler, an der wir eine Beteiligung halten und für deren Verbindlichkeiten wir teilweise Garantien abgegeben haben, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir eine Beteiligung halten, insbesondere EADS, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemission, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie die Beendigung laufender behördlicher Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risikobericht« sowie unter den Überschriften »Risk Factors« und »Legal Proceedings« im Geschäftsbericht nach »Form 20-F« beschrieben sind, der bei der US-Wertpapier-Börsenaufsichtsbehörde eingereicht wurde. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder 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 von den Umständen am Tag ihrer Veröffentlichung ausgehen.

Daimler hat im Berichtsjahr insgesamt 2,1 (i. V. 2,1) Millionen Fahrzeuge abgesetzt. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars hatte aufgrund des im Jahresverlauf zunehmend schwieriger werdenden Marktumfelds einen Absatzrückgang von 2% zu verzeichnen. Mit einem Absatz von 472.100 (i. V. 467.700) Fahrzeugen war Daimler Trucks auch im Jahr 2008 der größte Hersteller im Segment der schweren und mittelschweren Lkw. Daimler Buses konnte die Auslieferungen um 4% steigern; der Bereich Mercedes-Benz Vans hingegen erreichte nicht ganz das hohe Vorjahresniveau. Der Geschäftsverlauf von Daimler Financial Services hat sich im Berichtsjahr den Umständen entsprechend gut entwickelt: Das weltweite Vertragsvolumen konnte um 7% gesteigert werden.



Geschäftsfelder

90 - 93

Mercedes-Benz Cars

- Absatz trotz schwieriger Märkte nur leicht unter Vorjahresniveau
- Modellportfolio deutlich aufgewertet
- smart erfolgreich in USA eingeführt
- EBIT mit 2,1 (i. V. 4,8) Mrd. € deutlich unter Vorjahresniveau

94 - 97

Daimler Trucks

- Absatz leicht gesteigert trotz rückläufiger Marktentwicklung in Kernregionen
- Innovationstreiber beim Thema Sicherheit und Umwelt
- EBIT mit 1,6 Mrd. € geringer als im Vorjahr

98 - 99

Daimler Financial Services

- Strategischer Fokus auf Effizienz
- Neuorganisation des US-Geschäfts
- Aufnahme des Finanzdienstleistungsgeschäfts in Rumänien
- EBIT mit 0,7 Mrd. € über Vorjahresniveau

100 - 101

Vans, Buses, Other

- Transporterabsatz auf hohem Niveau
- Absatzrekord im Busgeschäft
- EBIT von -1,2 (i. V. 2,0) Mrd. €

Mercedes-Benz Cars. Absatz trotz schwieriger Märkte nur leicht unter Vorjahresniveau. Modellportfolio deutlich aufgewertet. smart erfolgreich in USA eingeführt. EBIT mit 2,1 (i. V. 4,8) Mrd. € deutlich unter Vorjahresniveau.

	2008	2007	08/07
Werte in Millionen €			Veränd. in %
EBIT	2.117	4.753	-55
Umsatz	47.772	52.430	-9
Umsatzrendite	4,4%	9,1%	.
Sachinvestitionen	2.246	1.910	+18
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.994	2.733	+10
davon aktiviert	1.060	705	+50
Produktion	1.338.245	1.300.089	+3
Absatz	1.273.013	1.293.184	-2
Beschäftigte (31.12.)	97.303	97.526	-0

Marktentwicklung belastet Absatz und Ergebnis. Mercedes-Benz Cars mit den Marken Mercedes-Benz, Maybach, smart und AMG hat im Berichtsjahr 1.273.000 (i. V. 1.293.200) Fahrzeuge abgesetzt. Das Marktumfeld hat sich vor allem in der zweiten Jahreshälfte deutlich verschlechtert. Mercedes-Benz Cars hat auf diese Situation ab dem dritten Quartal mit einer Anpassung der Produktion reagiert. Der Umsatz ist aufgrund der Marktentwicklung, insbesondere aber auch wegen des bei der E-Klasse anstehenden Modellwechsels, um 9% auf 47,8 Mrd. € zurückgegangen. Trotz weiterer Effizienzsteigerungen war das EBIT mit 2.117 Mio. € deutlich niedriger als im Vorjahr (vgl. S. 54).

Mercedes-Benz Absatz von schwierigem Marktumfeld geprägt. Die Marke Mercedes-Benz hat im Jahr 2008 1.125.900 (i. V. 1.180.100) Fahrzeuge ausgeliefert. Damit haben wir unsere weltweite Marktposition im Segment der Premium-Pkw behauptet. Im Jahresverlauf stand die Absatzentwicklung ganz im Zeichen der sich schrittweise verschlechternden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Während in den ersten beiden Quartalen noch hohe Zuwachsraten zu verzeichnen waren, brachen einige Volumemärkte zur Jahresmitte signifikant ein. Im zweiten Halbjahr führten die weitere Verschärfung der Finanzmarktkrise und deren Übergreifen auf die Realwirtschaft zu massiven Absatzrückgängen in allen Wirtschaftsregionen.

Im Luxussegment (S-, CL-, SL-Klasse, SLR und Maybach) erreichte der Absatz weltweit 92.900 (i. V. 107.000) Fahrzeuge. Damit lagen wir mit deutlichem Abstand vor den wichtigsten Wettbewerbern. Aufgrund des im Frühjahr 2009 anstehenden Modellwechsels bei der E-Klasse ging der Absatz bei den Oberklasse-Modellen (E- und CLS-Klasse) auf 172.900 (i. V. 230.900) Fahrzeuge zurück. Im C-Klasse-Segment (C-, CLK- und SLK-Klasse) konnten wir den Absatz hingegen um 16% auf 448.400 Fahr-

zeuge steigern und Marktanteile hinzugewinnen. Hierzu haben die große Beliebtheit der neuen C-Klasse und das neue CLC Sportcoupé beigetragen. Die C-Klasse-Limousine verteidigte erfolgreich die Marktführerschaft in ihrer Vergleichsklasse. Von den Modellen der A- und B-Klasse konnte die Marke Mercedes-Benz 250.300 (i. V. 275.400) Fahrzeuge an Kunden ausliefern. Im Geländewagen-Segment haben wir im Berichtsjahr insgesamt 161.300 (i. V. 180.200) Fahrzeuge der M-, R-, GL-, GLK- und G-Klasse abgesetzt.

Aufgrund der äußerst schwierigen Marktbedingungen in der zweiten Jahreshälfte verringerte sich der Absatz von Mercedes-Benz Pkw in den USA nach dem Rekordniveau des Jahres 2007 um 11% auf 223.600 Fahrzeuge. In Westeuropa lag der Absatz mit 629.300 Einheiten um 8% unter dem Niveau des Vorjahres; in Deutschland erreichten die Auslieferungen mit 300.900 (i. V. 309.900) Fahrzeugen annähernd das Vorjahresniveau. In Japan war der Absatz von Mercedes-Benz marktbedingt deutlich niedriger als im Vorjahr. Dagegen war die Geschäftsentwicklung in zahlreichen Schwellenländern sehr positiv: Besonders hoch waren die Wachstumsraten in China (+59%) und in der Region Naher und Mittlerer Osten (+36%).

Verbrauchsreduzierte Modellvarianten. Mercedes-Benz will seine Kunden mit sparsamen und umweltverträglichen Premium-Automobilen begeistern – ohne Verzicht auf die markentypischen Eigenschaften Sicherheit, Komfort und souveräner Fahrspaß. Wie wir das erreichen wollen, haben wir im September 2007 mit unserer »Road to the Future« dargestellt. Einen wichtigen Schritt hierbei haben wir im Jahr 2008 mit der Einführung zahlreicher BlueEFFICIENCY-Modelle vollzogen. BlueEFFICIENCY ist ein Maßnahmenpaket zur Kraftstoffeinsparung, das in allen Baureihen von Mercedes-Benz zum Einsatz kommt. Es umfasst Optimierungen bei Gewicht, Aerodynamik, Rollwiderstand, Energiemanagement und Antrieb. Zusätzlich zu den Modellen der A- und B-Klasse mit ECO Start-Stopp-Technologie ist für die B-Klasse eine Erdgas-Variante erhältlich. Auch die volumenstarken Fahrzeuge C 180 KOMPRESSOR und C 200 CDI sind inzwischen als BlueEFFICIENCY-Varianten verfügbar. Darüber hinaus verbindet der seit Herbst 2008 verfügbare C 250 CDI BlueEFFICIENCY mit dem neuen Vierzylinder-Dieselmotor Fahrspaß mit hervorragender Effizienz: Mit nur 5,2 l/100 km und einem CO₂-Ausstoß von 138g/km bietet er die Leistung herkömmlicher Sechszylinder-Motoren bei deutlich geringerem Kraftstoffverbrauch. Daneben hat Mercedes-Benz seit Oktober 2008 den verbrauchsgünstigen C 350 CGI BlueEFFICIENCY mit dem weltweit ersten Benzinmotor mit strahlgeführter Direkteinspritzung im Programm. Mit dieser neuen Technologie sinkt



Der Mercedes-Benz GLK bietet Fahrkultur, Dynamik und Sicherheit in einem kompakten SUV-Format.

der Verbrauch im Vergleich zum aktuellen C 350 um 14%. Im Dezember hat Mercedes-Benz mit dem S 320 CDI das erste BlueEFFICIENCY-Modell im Luxussegment auf den Markt gebracht. Mit 7,6 Litern Verbrauch bietet diese Limousine künftig Bestwerte in ihrem Segment. Der S 400 BlueHYBRID, den wir im September 2008 präsentiert haben, ist als weltweit sparsamste Luxuslimousine mit Benzinmotor (7,9 l/100 km Verbrauch und 186 g/km CO₂-Ausstoß) ab Mitte 2009 erhältlich. In den USA hat Mercedes-Benz im Oktober die zweite Generation der BLUETEC-Technologie auf den Markt gebracht. Ausgestattet mit der saubersten Dieselmotortechnik der Welt erfüllen die SUVs der ML-, R- und GL-Klasse die strenge US-Abgasnorm BIN5 und sind damit in allen 50 US-Staaten zulassungsfähig. Ab Herbst 2009 erfolgt die Einführung der BlueEFFICIENCY Dieselmotore in Europa (vgl. S. 106).

Produktion der neuen Vierzylinder-Motoren gestartet. In den Werken Untertürkheim und Kölleda haben wir im Oktober 2008 die Produktion des völlig neu entwickelten Vierzylinder-Dieselmotors von Mercedes-Benz aufgenommen. Der neue Vierzylinder-Diesel, der zunächst in einer Stückzahl von 500.000 pro Jahr gebaut werden soll, löst gleich mehrere bestehende Aggregate ab. Die kompakte Bauweise und die große Leistungsbreite ermöglichen den Einsatz in mehreren Baureihen.

Zwei neue Modelle und sechs neue Modellgenerationen eingeführt. Die Marke Mercedes-Benz hat ihr Modellangebot im Jahr 2008 umfassend aktualisiert. Die Modellreihen SL, SLK und CLS sowie die A-, B- und M-Klasse haben wir in Design und Ausstattung rundum erneuert. Die wichtigsten Modellneuheiten waren der Geländewagen GLK sowie das Sportcoupé CLC.

Der kompakte Geländewagen GLK zeichnet sich vor allem durch seine attraktive und eigenständige Form aus. Eine optimale Balance von Fahrdynamik, Sicherheit und Komfort ermöglicht das AGILITY CONTROL-Fahrwerk. Darüber hinaus sorgt die neueste Generation der Mercedes-Benz 4MATIC für hervorragende Fahr-

eigenschaften auf der Straße und im Gelände. Modernste Benzin- und Dieselmotoren bieten souveräne Fahrleistungen bei niedrigen Verbrauchs- und Emissionswerten. Ab April 2009 ist der GLK auch mit dem neuen, besonders verbrauchseffizienten Vierzylinder-Dieselmotor erhältlich. Der GLK, der seit Oktober verfügbar ist, wurde vom Markt sehr positiv aufgenommen.

Der CLC erweitert die Coupé-Familie von Mercedes-Benz um eine Modellreihe, die den Wünschen junger Menschen nach einem Auto mit hohem Erlebniswert sowie Mercedes-typischen Standards hinsichtlich Komfort und Funktionalität entspricht. Der CLC begeistert vor allem durch sein kraftvolles Design und überzeugt mit seiner neuartigen Direktlenkung, die für ein agileres Kurvenhandling und höchsten Fahrkomfort sorgt.

Zehn Jahre smart fortwo. Am 3. September 2008 feierte die Marke smart mit einer Million produzierten smart fortwo Modellen ihr zehnjähriges Jubiläum. Heute begeistert der smart fortwo Kunden auf fünf Kontinenten in 37 Ländern. Nach der erfolgreichen Markteinführung in den USA im Jahr 2008 erobert der smart weitere neue Märkte: So ist der fortwo ab der ersten Jahreshälfte 2009 auch für Kunden in Dänemark, China und der brasilianischen Millionenstadt São Paulo erhältlich.

Mit einem Kohlendioxidausstoß von lediglich 88 g/km ist der smart fortwo cdi nach wie vor weltweit CO₂-Champion und das verbrauchsärmste Serienauto mit Verbrennungsantrieb. Mittlerweile sind smart fortwo-Modelle mit 45 KW/61 PS und 52 KW/71 PS Benzinmotor serienmäßig mit Start-Stopp-Automatik ausgerüstet. Dadurch verringert sich der Verbrauch im Stadtverkehr um bis zu 20 Prozent. Im September 2008 präsentierten wir den smart fortwo electric drive der zweiten Generation. Das neue Elektrofahrzeug wird mit einer innovativen Lithium-Ionen-Batterie erstmals Ende 2009 in Kleinserie vom Band rollen. Ab dem Jahr 2012 wird der smart electric drive in größeren Stückzahlen produziert.

smart fortwo setzt Erfolgskurs fort. Die Marke smart konnte den Absatz im Berichtsjahr deutlich auf 139.000 (i. V. 103.100) Fahrzeuge steigern. Hierzu hat auch der große Erfolg des smart fortwo in den USA beigetragen. Im ersten Verkaufsjahr konnten dort 27.600 Fahrzeuge ausgeliefert werden. Nach Italien mit 34.600 Fahrzeugen und Deutschland (31.500 Fahrzeuge) liegen die Vereinigten Staaten unter den für smart wichtigsten Märkten bereits an dritter Stelle.

Neue Verkehrskonzepte für die Stadt. Zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität in Ballungsräumen haben wir im Berichtsjahr zwei wegweisende Projekte gestartet:

Die im September 2008 von Daimler und RWE ins Leben gerufene Initiative »e-mobility Berlin« ist das weltweit größte Gemeinschaftsprojekt für klimafreundliche Elektroautos. Sie umfasst alle Komponenten für die effiziente Nutzung von batterie-elektrischen Fahrzeugen und unterstreicht gleichzeitig das Engagement von Daimler für die Bereitstellung einer adäquaten Lade-Infrastruktur. Daimler stellt für das Projekt in Berlin mehr als 100 Elektroautos der Marken Mercedes-Benz und smart und sorgt für den Service der Fahrzeuge. Die ersten Fahrzeuge werden bereits Ende 2009 in Berlin im Einsatz sein. RWE übernimmt die Entwicklung, den Aufbau und den Betrieb der Lade-Infrastruktur. Aufgrund seiner Bedeutung für eine nachhaltige Mobilität wird e-mobility Berlin von der Bundesregierung unterstützt. Ab Anfang 2010 wird der Elektro-smart zudem in weiteren europäischen Metropolen unterwegs sein. Bereits seit Ende 2007 hat smart in London 100 Elektromodelle im Kundeneinsatz.

Im Oktober 2008 startete in Ulm die Pilotphase des Projekts car2go. Mit car2go bieten wir die Möglichkeit, einfach, flexibel und preiswert mit umweltfreundlichen Fahrzeugen mobil zu sein. Im Stadtgebiet werden hierzu flächendeckend smart fortwo-Fahrzeuge bereitgestellt, die rund um die Uhr gemietet werden können. Die Abrechnung funktioniert genauso einfach und flexibel

wie die gesamte Bedienung des »car2go«: minutengenau für nur 19 Cent pro Minute. Bei längerer Nutzung gelten günstigere Tarife. Nach der Pilotphase in Ulm wollen wir das Projekt auf weitere Ballungsräume ausdehnen.

Maybach setzt faszinierende Tradition des offenen Landaulets fort. Ende 2007 hat Maybach das offene Landaulet als Studie vorgestellt. Aufgrund der sehr positiven Resonanz wird das Landaulet seit Anfang 2008 auf exklusiven Kundenwunsch gefertigt. Das erste Fahrzeug wurde im November 2008 an den neuen Besitzer übergeben. Insgesamt hat Maybach im Berichtsjahr 300 Luxuslimousinen in alle Welt ausgeliefert.

Rekordjahr für AMG. Das Jahr 2008 war für unsere Performance-Marke AMG das bislang beste Jahr in der Firmengeschichte. Der Absatz stieg um 19% auf 24.200 AMG-Fahrzeuge. AMG ist in einem äußerst herausfordernden Umfeld auf nahezu allen Märkten gewachsen und hat damit seine führende Position unter den Marken für Hochleistungsfahrzeuge weiter gefestigt. Zu den größten Wachstumsmärkten gehörten unter anderem China und Brasilien. Auch auf dem Heimatmarkt konnte AMG den Absatz gegen den Markttrend steigern. Zu diesem Erfolg haben unter anderem der neue C 63 AMG und der komplett überarbeitete SL 63 AMG maßgeblich beigetragen.

Weitere Effizienzsteigerung in der Produktion zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Das Streben nach kontinuierlicher Verbesserung leistet einen wichtigen Beitrag zur langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars. Deshalb werden unsere Maßnahmen zur Effizienzsteigerung gerade auch in Phasen sinkender Stückzahlen in der Produktion gezielt vorangetrieben. Im Jahr 2008 wurde die Produktivität von Mercedes-Benz Cars, gemessen in Hours per Vehicle (HPV), nach einem Fortschritt von 10% im Jahr 2007 um weitere 8% gesteigert. Die sukzessive Umsetzung des Mercedes-Benz Modulbaukastens ermöglicht zusätzliche Einsparungen bei den

Mit Elektroantrieb in eine grüne Zukunft: der smart ed im Rahmen des Projekts »e-mobility Berlin«.



Materialkosten, eine produktionsgerechtere Produktgestaltung und eine weitere Senkung der Aufwendungen für Qualitäts- und Kulanzmaßnahmen.

Werk Sindelfingen für Produktqualität und Effizienz ausgezeichnet. Unsere umfangreichen Initiativen zur Steigerung der Qualität zahlen sich aus. So wurde das Werk Sindelfingen im Berichtsjahr gleich mehrfach ausgezeichnet: von J.D. Power & Associates mit dem Platinum Award für die beste gelieferte Fertigungsqualität weltweit und von der deutschen Fachzeitschrift »Produktion« mit dem Titel »Fabrik des Jahres« für die herausragende Qualität und Effizienz bei der Produktion der C-Klasse. Auch zwei Modelle von Mercedes-Benz wurden von J.D. Power prämiert: die E-Klasse und die CLK-Klasse mit dem Gold Award für die höchste Fahrzeugqualität.

Entscheidung für neues Werk in Ungarn. Im Juni 2008 hat die Daimler AG beschlossen, ein zusätzliches Werk in Kecskemét, Ungarn, zu bauen. Das Werk soll dazu beitragen, die Portfolioerweiterung im Kompaktsegment von bisher zwei auf künftig vier Modelle nachhaltig wirtschaftlich zu gestalten. In Kecskemét sollen im Verbund mit dem Werk Rastatt ab 2012 zwei Fahrzeuge der Nachfolgegeneration der A- und B-Klasse vom Band rollen. Die Investitionen werden bei rund 800 Mio. € liegen.

Zentrales Markenversprechen Wertschätzung. Wir leben dieses Versprechen tagtäglich im Kontakt mit unseren Kunden: Dies spiegelt sich weltweit in der Zufriedenheit unserer Kunden sowie in hervorragenden Ergebnissen bei zahlreichen Werkstättentests wider. So haben uns zum Beispiel im Jahr 2008 renommierte Publikationen wie »ADAC Motorwelt«, »Autobild« und »Autozeitung« bestätigt, dass wir in Deutschland die besten Pkw-Werkstätten haben.

Weltmeister in der Formel 1. Das Team Vodafone McLaren Mercedes gewann mit Lewis Hamilton den Fahrertitel der Formel-1-Weltmeisterschaft. Es ist der vierte WM-Titel der Partnerschaft

McLaren-Mercedes. Lewis Hamilton gewann fünf von 18 Rennen, holte am Ende einer äußerst spannenden Saison den Titel beim letzten Rennen mit einem Punkt Vorsprung und wurde damit der jüngste Weltmeister der Formel-1-Geschichte. Bei den Konstrukteuren wurde Vodafone McLaren-Mercedes Vizeweltmeister. Erneut trug der Mercedes-Benz Formel-1-Motor mit seiner Zuverlässigkeit und Leistung entscheidend zum Erfolg bei – ein Ergebnis kontinuierlicher und harter Arbeit unserer Ingenieure. In der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) gewann Mercedes-Benz Bank/AMG Mercedes mit der AMG Mercedes C-Klasse die Teamwertung und wurde Zweiter in der Fahrerwertung.

Pkw-Absatz 2008 ¹

	In 1.000	08/07
	Pkw	Veränd. in %
Mercedes-Benz	1.126	-5
davon: A-/B-Klasse	250	-9
C-/CLK-/SLK-Klasse	448	+16
E-/CLS-Klasse	173	-25
S-/CL-/SL-Klasse/SLR/Maybach	93	-13
M-/R-/GL-/GLK-/G-Klasse	161	-11
smart	139	+35
Mercedes-Benz Cars ²	1.273	-2
davon: Westeuropa	733	-6
davon: Deutschland	332	-3
NAFTA	282	+2
davon: USA	251	-0
Asien/Pazifik	159	+14
davon: Japan	37	-20

¹ Konzernabsatz (einschließlich verleaster Fahrzeuge).

² Im Jahr 2008 einschließlich 8.200 in Südafrika gefertigter und/oder verkaufter Mitsubishi Fahrzeuge.

Die neue Mercedes-Benz E-Klasse bietet umfassende Sicherheit, höchsten Komfort und bis zu 23% geringeren Kraftstoffverbrauch.



Daimler Trucks. Absatz leicht gesteigert trotz rückläufiger Marktentwicklung in Kernregionen. Innovationstreiber beim Thema Sicherheit und Umwelt. EBIT mit 1,6 Mrd. € geringer als im Vorjahr.

	2008	2007	08/07
Werte in Millionen €			Veränd. in %
EBIT	1.607	2.121	-24
Umsatz	28.572	28.466	+0
Umsatzrendite	5,6%	7,5%	.
Sachinvestitionen	991	766	+29
FuE-Leistungen davon aktiviert	1.056 326	1.047 283	+1 +15
Produktion	472.942	468.967	+1
Absatz	472.074	467.667	+1
Beschäftigte (31.12.)	79.415	80.067	-1

Leicht erhöhter Absatz und Umsatz. Mit einem Absatz von 472.100 (i. V. 467.700) Fahrzeugen und einem Umsatz von 28,6 (i. V. 28,5) Mrd. € war Daimler Trucks auch im Jahr 2008 der weltweit größte Hersteller im Segment der schweren und mittelschweren Lkw. Zum Anstieg des Gesamtabsatzes von Daimler Trucks um 1% haben hauptsächlich höhere Volumina in Brasilien, Indonesien sowie im Nahen und Mittleren Osten beigetragen. Dem standen infolge der äußerst schwierigen Marktsituation Absatzrückgänge in den USA, Kanada und Japan gegenüber. Das EBIT lag vor allem wegen Belastungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung von Daimler Trucks North America und der schwierigen wirtschaftlichen Lage unter dem Wert des Vorjahres (vgl. S. 54).

Positive Geschäftsentwicklung bei Trucks Europa/Lateinamerika. Der Bereich Trucks Europa/Lateinamerika bietet mit den Mercedes-Benz Modellen Actros, Axor und Atego schwere und mittelschwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr an. Komplettiert wird die Angebotspalette durch die Spezialfahrzeuge Econic, Zetros und Unimog, die vor allem im kommunalen Bereich zum Einsatz kommen.

Der Geschäftsbereich hat seinen Absatz im Berichtsjahr um 6% auf 170.100 Fahrzeuge nochmals gesteigert und damit einen neuen Absatzrekord erreicht. Diese positive Absatzentwicklung spiegelt vor allem den anhaltenden Markterfolg des Actros und des Axor wider. Allerdings verzeichnete der Geschäftsbereich in einem seit der zweiten Jahreshälfte 2008 zunehmend schwieriger gewordenen wirtschaftlichen Umfeld einen deutlichen Rückgang der Auftragseingänge.

In Europa ging der Absatz um 2% auf 101.800 Einheiten leicht zurück. Davon entfielen 40.200 Lkw auf Deutschland (+0,5%), wo Mercedes-Benz mit einem Marktanteil von 39,6% seine Marktführerschaft im Segment der schweren und mittelschweren Lkw auch im Berichtsjahr behauptete. Im Nahen und Mittleren Osten konnte der Absatz nochmals um 90% auf 11.300 Einheiten gesteigert werden.

Infolge einer sehr erfreulichen Geschäftsentwicklung in Brasilien wurde auch in Lateinamerika mit 43.400 (i. V. 38.100) abgesetzten Fahrzeugen ein neuer Rekordwert erzielt. Aufgrund von Kapazitätsengpässen sank der Marktanteil von Mercedes-Benz in Brasilien im Segment der schweren Lkw leicht auf 27,6% (i. V. 29,1%).

Einen Höhepunkt im Geschäftsjahr stellte für Daimler Trucks die Neuvorstellung des Mercedes-Benz Actros dar, der als erster Lkw für den Fernverkehr serienmäßig mit einem automatisierten Getriebe ausgestattet ist. Bereits wenige Wochen nach seiner Neuvorstellung im März 2008 wurde der Marktführer als CO₂-Weltmeister in das Guinnessbuch der Rekorde aufgenommen: Der neue Mercedes-Benz Actros stellte bei einer Testfahrt im süditalienischen Nardo einen Weltrekord als verbrauchsgünstigster Serien-Lkw auf. Fachjournalisten aus 21 europäischen Ländern würdigten die zahlreichen Innovationen und Verbesserungen auf dem Gebiet der Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit, Sicherheit und des Komforts und wählten den Mercedes-Benz Actros anlässlich der Nutzfahrzeug-IAA in Hannover auch in der dritten Generation zum »Truck of the Year«. Weltpremiere feierten auf der Internationalen Automobilausstellung für Nutzfahrzeuge (IAA) die Baufahrzeuge des Actros. Sie sind optimal auf den Einsatz im Baustellenverkehr zugeschnitten.

Erneuter Absatzrückgang in der NAFTA-Region. Daimler Trucks ist auch in Nordamerika der führende Lkw-Anbieter. Unter der Marke Freightliner bieten wir im Wesentlichen Lkw für den Fernverkehr an. Die Marke Western Star ist als Premiumhersteller positioniert und deckt das Segment schwerer Lkw sowohl für den Einsatz im Fernverkehr als auch in der Baubranche ab. Darüber hinaus werden vom Bereich Daimler Trucks North America Schulbusse der Marke Thomas Built Buses angeboten. Im Oktober hat Daimler Trucks North America einen umfassenden Plan zur Optimierung und Neuausrichtung des operativen Geschäfts vorgelegt. Dieser Plan umfasst unter anderem die Einstellung des Sterling-Produktionsprogramms ab März 2009, um damit unsere Entwicklungs- und Vertriebs-Ressourcen auf die Marken Freightliner und Western Star zu konzentrieren. Dies ermöglicht verstärkte Innovationen in den Bereichen Sicherheit,



Der neue Actros Bau mit PowerShift Offroad: robust, kraftvoll, wirtschaftlich und komfortabel.

Umweltfreundlichkeit und Kundennutzen, die erforderlich sind, um die führende Position von Daimler Trucks im nordamerikanischen Nutzfahrzeugmarkt nachhaltig zu unterstützen. Die Maßnahmen sollen ab dem Jahr 2011 zu jährlichen Ergebnisverbesserungen von 900 Mio. US-\$ führen.

Die ursprünglich für das zweite Halbjahr 2008 erwartete Markterholung in der NAFTA-Region ist nicht eingetreten. Stattdessen kam es im Zuge der Finanzmarktkrise und der anschließenden wirtschaftlichen Abkühlung zu weiteren Marktrückgängen. In diesem schwierigen Marktumfeld ging der Absatz des Bereichs Trucks NAFTA im Berichtsjahr um 12% auf 104.300 Fahrzeuge zurück. Unser Marktanteil in der NAFTA lag für die Klasse 8 bei 30,9%; damit konnten wir die Marktführerschaft behaupten. Die starke Marktposition bei schweren Lkw ist insbesondere auf den Freightliner Cascadia zurückzuführen. Mit dem Cascadia haben wir eine besonders leistungsfähige, wirtschaftliche und fahrerfreundliche Sattelzugmaschine auf dem US-Markt im Portfolio. In der mittelschweren Klasse erreichte der Geschäftsbereich in der NAFTA-Region einen Marktanteil von 20,7%.

Auch im Rahmen unserer Initiative »Shaping Future Transportation« verbuchte Daimler Trucks in der NAFTA-Region im Jahr 2008 wichtige Erfolge: Der US-Paketzusteller UPS erweiterte seine Flotte und vergab den bisher größten Auftrag für mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen betriebene Nutzfahrzeuge an Freightliner. Die 200 Hybridfahrzeuge und 300 Erdgasfahrzeuge werden ab 2009 dazu beitragen, dass UPS seine Kunden weiterhin zuverlässig und gleichzeitig umweltschonend und kraftstoffsparend bedienen kann. Die Häfen von Long Beach und Los Angeles, Kalifornien, haben bei Daimler Trucks North America über 230 erdgasbetriebene Lkw bestellt. Das ist ein wichtiger Schritt im öffentlich geförderten Clean Truck Program, durch das ältere Nutzfahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß ersetzt werden sollen.

Kräftiges Absatzplus bei Trucks Asia. Der Bereich Trucks Asia ist mit der Marke Mitsubishi Fuso der zweitgrößte Anbieter von leichten, mittleren und schweren Lkw in Japan. Mitsubishi Fuso deckt zudem das gesamte Busspektrum von Linien- bis zu Luxusreisebussen ab. Trucks Asia hat im Berichtsjahr 197.700 Lkw und Busse abgesetzt und mit diesem Absatzrekord den Vorjahresabsatz um 5% übertroffen. In Indonesien, im Nahen und Mittleren Osten sowie in Osteuropa und der Türkei konnten weitere Absatzsteigerungen erzielt werden. Trucks Asia ist weiterhin Marktführer im Segment der leichten Lkw in Indonesien und Taiwan.

Gegenläufig entwickelte sich der Absatz in Japan und den USA, wo aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Lage das Absatzniveau des Vorjahres nicht erreicht werden konnte. Der Schwer-Lkw Mitsubishi Fuso Super Great zählt bei der Sicherheitstechnologie zu den innovativsten Lkw Japans. Im Mai 2008 präsentierte Mitsubishi Fuso den Safety Truck, der auf dem neuesten Super-Great-Modell basiert. Dieser schwere Lkw demonstriert eindrucksvoll, in welchem Maß moderne Technologie zur Erhöhung von Sicherheitsstandards bei Nutzfahrzeugen beitragen kann.

Die Entwicklung von Hybridfahrzeugen spielt für Daimler Trucks eine immer wichtigere Rolle. In diesem Zusammenhang markierte die Eröffnung des Global Hybrid Center bei der Mitsubishi Fuso Trucks and Bus Corporation (MFTBC) im Berichtsjahr einen Meilenstein auf dem Weg zu immer saubereren und effizienteren Hybridfahrzeugen. Mit dem Global Hybrid Center werden die Aktivitäten von Daimler Trucks bei der Hybridentwicklung global ausgerichtet und synchronisiert (vgl. S. 107 ff.).

Der Erfolg des seit Sommer 2006 auch in Europa angebotenen Fuso Canter hielt im Berichtsjahr an. Im Oktober 2008 lief der 150.000ste Fuso Canter in Tramagal, Portugal, vom Band. Im August starteten wir den größten europäischen Flottentest mit Hybrid-Lkw und übergaben in London zehn Fuso Canter Eco Hybrid an ausgewählte Kunden. Ziel der drei Jahre dauernden Versuchsreihe ist es, neue Erkenntnisse aus dem Kundeneinsatz der 7,5-Tonnen-Hybrid-Lkw in Europa zu gewinnen und gleichzeitig die hohe Wirtschaftlichkeit des dieselektrischen Hybridantriebs unter Beweis zu stellen.

Konsequente Umsetzung des Global Excellence Programms.

Die strategische Ausrichtung von Daimler Trucks wird seit dem Jahr 2005 durch das aus vier Initiativen bestehende Optimierungsprogramm »Global Excellence« begleitet. Die bisher erzielten Verbesserungen basieren vor allem auf der erfolgreichen Implementierung der Initiativen »Management von Marktzyklen« und »Operational Excellence«. Die bereits in der Vergangenheit eingeführten Instrumente zur Erhöhung der Flexibilität in unseren Werken, wie beispielsweise Arbeitszeitkonten, Zeitarbeitskräfte oder die Auslegung von Prozessen und Anlagen auf unterschiedliche Produktionszahlen, haben uns insbesondere im vierten Quartal dabei geholfen, die Produktion an die rückläufige Nachfrage anzupassen.

Wie im Vorjahr angekündigt, fokussierten wir uns im Rahmen von »Global Excellence« im Jahr 2008 auf die Umsetzung der beiden Initiativen zu »Wachstum und Marktausschöpfung« sowie »zukünftige Produktgenerationen und Technologien«. Ein wichtiger Baustein auf dem Weg, die starke globale Präsenz von Daimler Trucks als weltgrößtem Lkw-Hersteller weiter auszubauen, ist die Erschließung neuer Märkte wie Indien, China oder Russland, die überdurchschnittlich starke Wachstumschancen aufweisen.

Das Joint Venture »Daimler Hero Commercial Vehicles Ltd.« von Daimler Trucks und der indischen Hero Group, das die indischen Behörden im März 2008 genehmigten, und die Entscheidung für den künftigen Produktionsstandort Chennai im Juli waren Meilensteine im Rahmen dieser Initiative.

Im August 2008 wurde eine Absichtserklärung zum geplanten 50:50-Joint-Venture zwischen Beiqi Foton Motor Co. und der Daimler AG über eine gemeinsame Produktion von schweren und mittelschweren Nutzfahrzeugen in China unterschrieben. Die Zustimmung verschiedener Regierungsbehörden steht noch aus.

Das US-Flaggschiff Freightliner Cascadia: Ausgerüstet mit der neuen »Heavy Duty Engine Platform« setzt das Fahrzeugkonzept Maßstäbe.



Im Dezember 2008 hat die Daimler AG eine strategische Partnerschaft mit dem russischen Lkw-Hersteller Kamaz geschlossen und sichert diese über eine 10%ige Beteiligung am Unternehmen. Vereinbart wurden eine Zahlung von 250 Mio. US-\$ im Dezember 2008 sowie eine Einmalzahlung von bis zu 50 Mio. US-\$ im Jahr 2012 bei entsprechend positiver Geschäftsentwicklung von Kamaz. Die Zusammenarbeit mit Kamaz stellt für Daimler Trucks den Eintritt in den russischen Volumenmarkt dar, der mit einem Gesamtabsatz von rund 150.000 Lkw über 6t im Jahr 2008 einer der größten regionalen Lkw-Märkte ist.

Shaping Future Transportation. Mit Hochdruck treiben wir im Rahmen der Ende 2007 gestarteten Initiative »Shaping Future Transportation« eine spürbare Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, des CO₂-Ausstoßes sowie der Abgasemissionen voran (vgl. S. 107 ff.). Die BlueTec-Dieselseltechnologie bewies auch im Jahr 2008 nachdrücklich das Kraftstoffeinsparpotenzial herkömmlicher Dieselantriebe. Diese Fahrzeuge erfüllen schon heute die EU-Abgasrichtlinien Euro-4 und Euro-5.

Hybridtechniken nehmen auf dem Weg zum Antrieb von morgen eine Schlüsselfunktion ein. Auf der IAA für Nutzfahrzeuge im September 2008 haben wir unsere Kompetenz auf diesem Gebiet unter Beweis gestellt. Neu ist der Mercedes-Benz Axor BlueTec Hybrid, ein Prototyp für den Fernverkehr mit Hybridantrieb. Weitere Neuheiten sind der bereits seriennahe, als Parallelhybrid konzipierte Econic BlueTec Hybrid sowie die weltweit einmalige Konzeptstudie Econic NGT Hybrid, die einen Erdgasantrieb, der dem anspruchsvollen europäischen Abgasstandard EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) entspricht, mit einem Elektromotor kombiniert. Ebenfalls auf der IAA wurde der Atego BlueTec Hybrid mit 11,99 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht gezeigt.

Ebenso wie beim Thema Umwelt ist Daimler auch auf dem Gebiet der Sicherheit zukunftsweisend und verfolgt die Vision vom unfallfreien Fahren. Nutzfahrzeuge nehmen dabei eine Schlüsselfunktion ein und sind bereits heute Innovationstreiber. Was Sicherheitssysteme bewirken können, zeigten ein umfangreicher Flottentest mit insgesamt 1.000 Sattelzugmaschinen des Typs Mercedes-Benz Actros sowie die Erkenntnis aus umfangreichen Analysen des Unfallgeschehens: Rund die Hälfte aller schweren Lkw-Unfälle auf Autobahnen ist vermeidbar.

Daimler Trucks Absatz 2008 ¹

	In 1.000 Einheiten	08/07 Veränd. in %
Gesamt	472	+1
Westeuropa	87	-1
davon: Deutschland	42	+1
Großbritannien	8	+10
Frankreich	11	+0
Italien	4	-19
NAFTA	97	-15
davon: USA	78	-18
Lateinamerika (ohne Mexiko)	59	+11
davon: Brasilien	34	+23
Asien	156	+9
davon: Japan	42	-22

¹ Konzernabsatz (einschließlich verleaster Fahrzeuge).

Im August 2008 startete in London Europas größter Flottentest mit Fuso Canter Eco Hybrid-Fahrzeugen.



Daimler Financial Services. Strategischer Fokus auf Effizienz. Neuorganisation des US-Geschäfts. Aufnahme des Finanzdienstleistungsgeschäfts in Rumänien. EBIT mit 0,7 Mrd. € über Vorjahresniveau.

	2008	2007	08/07
Werte in Millionen €			Veränd. in %
EBIT	677	630	+7
Umsatz	9.282	8.711	+7
Neugeschäft	29.514	27.611	+7
Vertragsvolumen	63.353	59.143	+7
Sachinvestitionen	41	29	+41
Beschäftigte (31.12.)	7.116	6.743	+6

Guter Geschäftsverlauf in schwierigem Umfeld. Das Geschäft von Daimler Financial Services hat sich im Berichtsjahr positiv entwickelt. Das weltweite Vertragsvolumen lag mit 63,4 Mrd. € um 7% über dem Vorjahreswert. Im Jahr 2008 wurden mehrere Gesellschaften vor allem in Asien und Osteuropa erstmalig vollkonsolidiert. Ohne diesen Effekt und bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Anstieg des Vertragsvolumens 5%. Das Neugeschäft stieg im Vergleich zum Vorjahr um 7% auf 29,5 Mrd. €, bereinigt gab es einen Zuwachs von 6%. Das EBIT lag mit 677 Mio. € über dem Vorjahreswert (vgl. S. 54).

Risikomanagement intensiviert. Im Zusammenhang mit der Finanz- und Wirtschaftskrise hat Daimler Financial Services frühzeitig Gegenmaßnahmen eingeleitet, um die Risiken von potenziellen Kreditausfällen so gering wie möglich zu halten. Das Forderungsmanagement wurde intensiviert. Die Werkzeuge zur Risikosteuerung werden regelmäßig an die Marktbedingungen angepasst. Daimler Financial Services misst seinen Geschäftserfolg anhand einer risikoangepassten Kapitalverzinsung.

Fokussierte Strategie für Financial Services. Das Geschäftsfeld Daimler Financial Services hat im Berichtsjahr sein strategisches Programm »Captive #1« gestartet, nachdem durch die Abgabe von Chrysler Financial Größenvorteile verlorengegangen waren. Ziel ist es, weiterhin profitabel zu wachsen und sowohl Effizienz als auch Effektivität zu steigern. Dazu werden die weltweiten Vertriebs- und Marketingmaßnahmen optimiert, Geschäftsaktivitäten gebündelt und die Effizienz in den Funktionalbereichen gesteigert.

Bei verschiedenen unabhängigen Studien zur Händler- und Kundenzufriedenheit belegte Daimler Financial Services erneut Spitzenplätze – so zum Beispiel in Deutschland, den USA und Großbritannien.

Stabile Entwicklung in der Region Europa, Afrika & Asien/Pazifik. In der Region Europa, Afrika & Asien/Pazifik gab es im Jahr 2008 eine stabile Geschäftsentwicklung. Das Vertragsvolumen stieg um 9% auf 37,7 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurs- und Konsolidierungseffekte stieg es um 6%. Das Neugeschäft lag mit 19,6 Mrd. € um 9% höher als im Vorjahr. Besonders hohe Zuwächse gab es in den Märkten Russland und China.

Im September hat Daimler Financial Services sein Geschäft in Rumänien aufgenommen und damit seine Expansion in Mittel- und Osteuropa fortgesetzt, wo wir bereits heute einer der führenden herstellerebenen Finanzdienstleister sind. Rumänien ist nach Russland und der Ukraine der wichtigste Fahrzeugmarkt in der Region. Mit dem neu aufgenommenen Finanzdienstleistungsgeschäft in Rumänien unterstützt Financial Services den Vertrieb der Fahrzeugmarken vor Ort. Das Unternehmen bietet privaten und gewerblichen Kunden Kredite, Leasing und Versicherungen sowie Händlerfinanzierungen an.

Die Mercedes-Benz Bank in Deutschland konnte im Berichtsjahr ihre erfolgreiche Geschäftsentwicklung fortsetzen und ihr Vertragsvolumen um 4% auf 17,2 Mrd. € ausbauen. Das Einlagevolumen stieg deutlich um 47% auf 6,0 Mrd. €. Im April hat die Mercedes-Benz Bank mit dem Produkt »Privat-Leasing plus« ein neues Mobilitätspaket erfolgreich am Markt eingeführt. Bis zum Jahresende wurden rund 5.400 Verträge des neuen Produktes abgeschlossen, das aus einem Leasingvertrag mit Kaufoption, einer Kfz-Versicherung und einer Service Card zur Abwicklung von Schadensfällen besteht. Im Geschäftsjahr 2008 eröffnete die Mercedes-Benz Bank ihre erste europäische Zweigniederlassung in Spanien. Seitdem können die spanischen Händler von den günstigen Refinanzierungskonditionen der Bank für ihre Bestandsfinanzierung profitieren.

In der Region Asien/Pazifik konnte Financial Services sein Geschäftsvolumen weiter ausbauen. Erfolgreich entwickelte sich besonders das im Jahr 2006 neu gestartete Angebot von Finanzdienstleistungen für Mitsubishi Fuso-Fahrzeuge unter der Marke FUSO Financial vor allem in Japan, Australien und Thailand. In diesen drei Märkten lag das Vertragsvolumen für Mitsubishi Fuso-Fahrzeuge am Jahresende bei 402 Mio. € – ein dynamisches Wachstum von 96%. In China lag das Vertragsvolumen zum Jahresende bei 329 Mio. €. Dies entspricht einem Anstieg im Vergleich zum Vorjahr von 159%.



Maßgeschneiderte Dienstleistungspakete und eine exzellente Beratung sind der Schlüssel zu einer hohen Kundenzufriedenheit.

Neuorganisation des Geschäfts in Nordamerika. Das Vertragsvolumen in der Region Americas lag mit 25,6 Mrd. € um 4% über dem Vorjahreswert. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Anstieg 3%. Das Neugeschäft lag mit 10 Mrd. € um 2% über dem Vorjahresniveau. Das Vertragsvolumen in den mittel- und südamerikanischen Märkten Mexiko, Brasilien und Argentinien stieg im Vergleich zum Vorjahr um 13% auf 2,4 Mrd. €.

Zu Beginn des Jahres wurde die Abspaltung des nordamerikanischen Geschäfts von Chrysler Financial mit der Trennung der IT-Systeme abgeschlossen. In der zweiten Jahreshälfte lag der Fokus vor allem auf einer effizienten Neuorganisation des Geschäfts in Nordamerika. Dazu wurden dezentrale Funktionen aus Kalifornien, Florida, New Jersey und Illinois im neuen Operations Center in Dallas, Texas, zusammengefasst, das im Oktober eröffnet wurde. Mehr als 600.000 Kunden in den USA werden künftig von hier aus betreut. Insgesamt arbeiten rund 650 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in dem neuen Operations Center für Mercedes-Benz Financial und Daimler Truck Financial.

Daimler Financial Services hat im Berichtsjahr einen Großauftrag mit den Häfen von Long Beach und Los Angeles abgeschlossen. Dabei übernimmt der Bereich Truck Financial die Finanzierung von umweltfreundlichen Nutzfahrzeugen für das »Clean Truck Program« der Häfen. Innerhalb von fünf Jahren sollen so insgesamt 16.800 Fahrzeuge durch kraftstoffsparende und abgasärmere Lkw ersetzt werden. Ziel ist es, die Luftverschmutzung im Umfeld der Häfen um 80% zu reduzieren. Das Finanzierungsvolumen für Daimler Truck Financial beläuft sich auf rund 8.000 Fahrzeuge.

Ausweitung des weltweiten Versicherungsgeschäfts. Der Bereich Insurance Services konnte im Berichtsjahr seine sehr gute Entwicklung fortsetzen. Im Jahr 2008 wurden weltweit mehr als 660.000 Autoversicherungspolizen vermittelt. In Dänemark, Rumänien, der Slowakei und der Türkei wurde das Versicherungsgeschäft neu gestartet. In zahlreichen Märkten wurden zudem neue Produkte zur Restschuldabsicherung und zum Unterdeckungsschutz eingeführt, ferner Versicherungen für Nutzfahrzeuge sowie Produktpakete aus Leasing oder Finanzierung, Versicherung und Wartungsvertrag.

Gutes Geschäft mit gewerblichen Kunden. Daimler Financial Services hat im Berichtsjahr das Geschäft mit gewerblichen Kunden neu ausgerichtet. Ziel ist es, insbesondere kleine und mittlere Fuhrparks mit hohem Potenzial für Fahrzeuge des Daimler-Konzerns mit Full-Service-Lösungen zu akquirieren und zu betreuen. In enger Abstimmung mit Mercedes-Benz Cars bietet Daimler Financial Services dabei komplette Angebotspakete, vom Verkauf des Fahrzeugs über Finanzierungs- und Leasingdienstleistungen bis hin zu Serviceleistungen wie Wartung, Reparatur, Reifen- oder Tankkartenmanagement. Unser Angebot richtet sich von gewerblichen Einzelkunden bis hin zu internationalen Großkunden.

Betrieb des Toll-Collect-Mautsystems erfolgreich. Das System zur Erhebung von Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen funktioniert nach wie vor reibungslos. Im Berichtsjahr wurden 27,6 Mrd. Streckenkilometer durch das System erfasst und abgerechnet. Daimler Financial Services ist zu 45% am Betreiberunternehmen Toll Collect beteiligt.

Vans, Buses, Other. Transporterabsatz auf hohem Niveau. Absatzrekord im Busgeschäft. EBIT von -1,2 (i. V. 2,0) Mrd. €.

	2008	2007	08/07
Werte in Millionen €			Veränd. in %
EBIT	(1.239)	1.956	.
Umsatz	14.970	14.123	+6
davon Transporter	9.479	9.341	+1
davon Busse	4.808	4.350	+11
Sachinvestitionen	270	241	+12
FuE-Leistungen	392	368	+7
davon aktiviert	1	2	-50
Produktion Transporter	296.492	289.649	+2
Produktion Busse	42.106	38.188	+10
Absatz Transporter	287.198	289.073	-1
Absatz Busse	40.591	39.049	+4
Beschäftigte (31.12.)	40.255	39.968	+1

Das Segment Vans, Buses, Other umfasst im Wesentlichen die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses sowie unsere Beteiligungen in Höhe von 22,5% an der European Aeronautics Defence and Space Company (EADS), an der Chrysler Holding LLC (19,9%) und an der Tognum AG (28,4%). Diese Beteiligungen werden auf Basis der Equity-Methode mit einem Zeitversatz von drei Monaten in das Segment Vans, Buses, Other einbezogen.

Der Umsatz des Segments Vans, Buses, Other stieg vor allem infolge des höheren Absatzes bei Daimler Buses um 6% auf 15,0 Mrd. €. Das EBIT betrug -1.239 (i. V. 1.956) Mio. €. Die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses erzielten ein EBIT von 818 (i. V. 571) Mio. € bzw. 406 (i. V. 308) Mio. € (vgl. S. 54).

Mercedes-Benz Vans

Absatz leicht unter Vorjahresniveau. Trotz eines schwierigen Marktumfelds im zweiten Halbjahr 2008 infolge der Finanzkrise hat Mercedes-Benz Vans im Berichtsjahr das Rekordniveau des Jahres 2007 nahezu halten können. Mit weltweit 287.200 (i. V. 289.100) Fahrzeugen wurde jedoch das mit Abstand zweithöchste Volumen beim Transporterabsatz erzielt. Deutliche Zuwächse in einzelnen Märkten wie Großbritannien und Osteuropa wurden durch rückläufige Absatzzahlen beispielsweise in Spanien und den NAFTA-Ländern mehr als ausgeglichen.

Das erste Halbjahr 2008 verlief für Mercedes-Benz Vans äußerst positiv: Mit einem Plus von 9% wurden mit weltweit 147.300 Fahrzeugen mehr verkauft als je zuvor. In Folge der hohen Nachfrage in den ersten Monaten des Jahres arbeiteten die Werke in Düsseldorf, Ludwigsfelde und Vitoria an der Kapazitätsgrenze. Der Transporter-Bereich profitierte in diesem Zeitraum von einer hohen Marktdynamik in den osteuropäischen Ländern sowie von einer soliden Nachfrage in den Märkten Westeuropas. In der zweiten Jahreshälfte haben allerdings die Auswirkungen der Finanzkrise das Marktwachstum und die Nachfrage der Kunden spürbar gedämpft. Trotz der schwierigen Marktbedingungen haben wir im Segment der mittelgroßen und großen Transporter den Marktanteil in Westeuropa von 16,3% auf 17,1% gesteigert und die Marktführerschaft weiter ausgebaut.

Ausgezeichnete Produkte überzeugen Fachwelt und Kunden.

Die Transporter von Mercedes-Benz haben auch im Jahr 2008 ihre Beliebtheit durch zahlreiche Auszeichnungen bewiesen. Der Sprinter wurde in seiner Klasse bis 3,5t erneut zum »KEP-Transporter des Jahres« gewählt. Eine Jury aus 30 Fachexperten aus der sogenannten KEP-Branche (Kurier-, Express- und Paketdienst) beurteilte dabei unter anderem die Wirtschaftlichkeit, Funktionalität und Fahreigenschaften. Der Mercedes-Benz Vito wurde beim gleichen Wettbewerb zum dritten Mal Sieger in der Klasse der Transporter bis 2,8t. Bei der Wahl zum »Nutzfahrzeug des Jahres« belegte der Mercedes-Benz Sprinter ebenfalls den ersten Platz und bestätigte damit seine hohe Akzeptanz bei den Kunden.

Daimler Buses

Erneut Absatzrekord erzielt. Daimler Buses hat im Jahr 2008 mit weltweit 40.600 (i. V. 39.000) Bussen und Fahrgestellen der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion den Absatz nochmals ausgeweitet. Damit hat der Bereich seine weltweite Marktführerschaft im Segment von Bussen über 8t in allen Kernmärkten erfolgreich verteidigt. In Europa waren im Busgeschäft im Jahr 2008 nahezu keine Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise zu spüren, so dass der Bereich mit 10.100 Einheiten seinen Absatz erneut deutlich gesteigert hat (+11%). Der Anteil am europäischen Gesamtmarkt konnte dadurch auf 22,5% (i. V. 20,7%) ausgebaut werden. Obwohl sich der lateinamerikanische Markt vor allem im letzten Quartal 2008 stark rückläufig entwickelte, konnte Daimler Buses den Absatz im Berichtsjahr mit 19.500 (i. V. 20.100) Einheiten auf hohem Niveau halten. In der NAFTA-Region lag der Absatz mit 7.000 Einheiten um 15% über dem Vorjahresniveau.

Erfolgreiche IAA-Nutzfahrzeuge 2008. Die 62. Internationale Automobilausstellung für Nutzfahrzeuge war für Daimler Buses erneut sehr erfolgreich. Ein Höhepunkt auf der IAA war der neu eingeführte Active Brake Assist im aktuellen Mercedes-Benz Travego und in der Setra TopClass 400. Darüber hinaus wurde der Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid vorgestellt, an dessen Markteinführung derzeit mit Hochdruck gearbeitet wird.

Neues Ersatzteillogistik-Center in Betrieb genommen.

Anfang 2008 wurde das neue Ersatzteillogistik-Center in Neu-Ulm eröffnet, das die weltweite Serviceorganisation mit buspezifischen Ersatzteilen versorgt. Mit einem neuen Lagermanagementsystem werden die Ersatzteilverfügbarkeit und somit der Kundenservice deutlich verbessert.

Markteinführung in Indien. Daimler Buses kooperiert mit der indischen Sutlej Motors Ltd. bei Produktion und Vertrieb von Bussen. Als erstes gemeinsames Produkt wurde im September 2008 ein neuer Mercedes-Benz Intercity-Luxury-Reisebus in Indien eingeführt. Der lokale Partner fertigt die Karosserie für das von Mercedes-Benz gelieferte Fahrgestell. Mit dieser Kooperation tritt Daimler Buses in einen wichtigen Wachstumsmarkt in Asien ein.

Chrysler

Verhandlungen mit Cerberus aufgenommen. Im Jahr 2008 hat Chrysler LLC weltweit 2.010.800 (i. V. 2.679.200) Fahrzeuge der Marken Chrysler, Dodge und Jeep verkauft.

Seit Mitte des Jahres 2008 führt Daimler Gespräche mit Cerberus Capital Management über die Abgabe des 19,9%-Anteils an der Chrysler Holding LLC. Bis zur Drucklegung dieses Berichts Ende Februar 2009 waren die Gespräche noch nicht abgeschlossen.

EADS

Positiver Geschäftsverlauf trotz Belastungen. Die EADS verzeichnete im Jahr 2008 insgesamt eine positive Geschäftsentwicklung. Hierzu trugen insbesondere Airbus und Eurocopter bei, und auch die Geschäftsbereiche Astrium sowie Verteidigung und Sicherheit waren in ihren Marktsegmenten sehr erfolgreich. Belastend für den Geschäftsverlauf wirkten die Schwäche des US-Dollars sowie die Herausforderungen im A400M-Programm. Die Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2008 wird die EADS am 10. März 2009 veröffentlichen.

Auslieferungen auf Höchststand. Im Berichtsjahr 2008 erhielt Airbus Bestellungen über 777 (i. V. 1.341) neue Flugzeuge und lieferte das Rekordvolumen von 483 Maschinen an Kunden aus, davon zwölf Airbus A380. Der Auftragsbestand stieg bis zum 31. Dezember 2008 auf 3.715 (i. V. 3.421) Zivilflugzeuge.

Tognum

Daimler erwirbt Anteil an Tognum. Im Jahr 2008 hat Daimler einen 28,4%-Anteil an der Tognum AG erworben. Der Kaufpreis lag insgesamt bei 702 Mio. €. Die Tognum-Gruppe gehört mit ihren Geschäftsbereichen »Engines« und »Onsite Energy & Components« zu den weltweit führenden Anbietern von schnelllaufenden Dieselmotoren und kompletten Antriebssystemen für Schiffe, schwere Land- und Schienenfahrzeuge sowie von Industrieantrieben und dezentralen Energiesystemen.

Auftragseingang und Umsatz weiter gestiegen. Tognum hat im Jahr 2008 sowohl beim Auftragseingang als auch beim Umsatz zugelegt. Zu dieser positiven Entwicklung haben beide Geschäftsbereiche beigetragen. Über die endgültigen Zahlen für das Geschäftsjahr 2008 wird Tognum am 26. März 2009 berichten.

Bus of the Year 2009: Der Setra S 415 NF hat sich in den Kategorien Alltagstauglichkeit, Verarbeitung, Idee und Wirtschaftlichkeit durchgesetzt.



Wir betrachten die Frage der Nachhaltigkeit ganzheitlich. Deshalb gehören wirtschaftliches sowie sozial und ökologisch verantwortliches Handeln für uns untrennbar zusammen: Nur wenn wir wirtschaftlichen Erfolg, soziale Belange und einen wirksamen Umweltschutz in Einklang bringen, können wir auf unseren Absatzmärkten dauerhaft mit Spitzenleistungen überzeugen. Unserem Handeln liegt daher stets das Leitbild der Nachhaltigkeit zugrunde – unabhängig davon, an welchem Standort Daimler forscht, entwickelt, einkauft, produziert oder verkauft.



Nachhaltigkeit

104 - 105

Nachhaltigkeit bei Daimler

- Corporate Sustainability Board gegründet
- Intensiver Dialog mit Stakeholder-Gruppen
- Informationsangebot erweitert

106 - 109

Innovation, Sicherheit und Umwelt

- Forschungs- und Entwicklungsleistungen in Höhe von 4,4 Mrd. €
- Fortschritte auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität
- Innovationen für mehr Sicherheit
- Ganzheitlicher Ansatz zur Reduktion aller Emissionen

110 - 111

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

- Hohe Flexibilität im Arbeitskräfteeinsatz
- Ausweitung unserer Diversity-Management-Aktivitäten
- Nachwuchssicherung durch internationales CAREer-Programm
- Rund 9.600 Ausbildungsplätze weltweit

112 - 113

Gesellschaftliche Verantwortung

- Gemeinnützige Institutionen und Projekte unterstützt
- Förderung von Wissenschaft und Bildung
- Verständigung zwischen verschiedenen Kulturen im Blickpunkt

Weitergehende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit

finden Sie im »360 GRAD MAGAZIN zur Nachhaltigkeit« und im Bericht »360 GRAD FAKTEN zur Nachhaltigkeit«.

Bestell- und Download-Möglichkeiten unter:

www.daimler.com/nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit bei Daimler. Corporate Sustainability Board gegründet. Intensiver Dialog mit Stakeholder-Gruppen. Informationsangebot erweitert.

Corporate Sustainability Board gegründet. Im Jahr 2008 hat Daimler auf Vorstandsebene das Corporate Sustainability Board sowie das unterstützende Corporate Sustainability Office ins Leben gerufen. Damit haben wir das Nachhaltigkeitsmanagement konzernübergreifend gebündelt und seiner wachsenden Bedeutung entsprechend in unserer Organisation verankert. Das Corporate Sustainability Board ist direkt dem Vorstandsvorsitzenden zugeordnet und wird vom Vorstand für Konzernentwicklung geleitet. Es koordiniert unternehmensweit bedeutende Nachhaltigkeitsmaßnahmen und unterstützt die operativen Bereiche bei der Umsetzung. Bereits etablierte Managementstrukturen und Nachhaltigkeitsgremien wie der Konzern-Umweltschutz oder das Global Diversity Office werden über das Corporate Sustainability Board vernetzt. Auf diese Weise können wir unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten vom Vorstand bis zur Arbeitsebene noch wirkungsvoller strategisch und operativ steuern.

Zur Strukturierung seiner inhaltlichen Arbeit hat das Corporate Sustainability Board neun Arbeitsschwerpunkte definiert. Dazu gehören unter anderem Klimaschutz, Fahrzeugsicherheit, Compliance, Mitarbeiterverantwortung, Stakeholder-Dialog und Community Relations. Überdies setzt sich das Board für eine kontinuierliche Verbesserung der Nachhaltigkeitskommunikation ein.

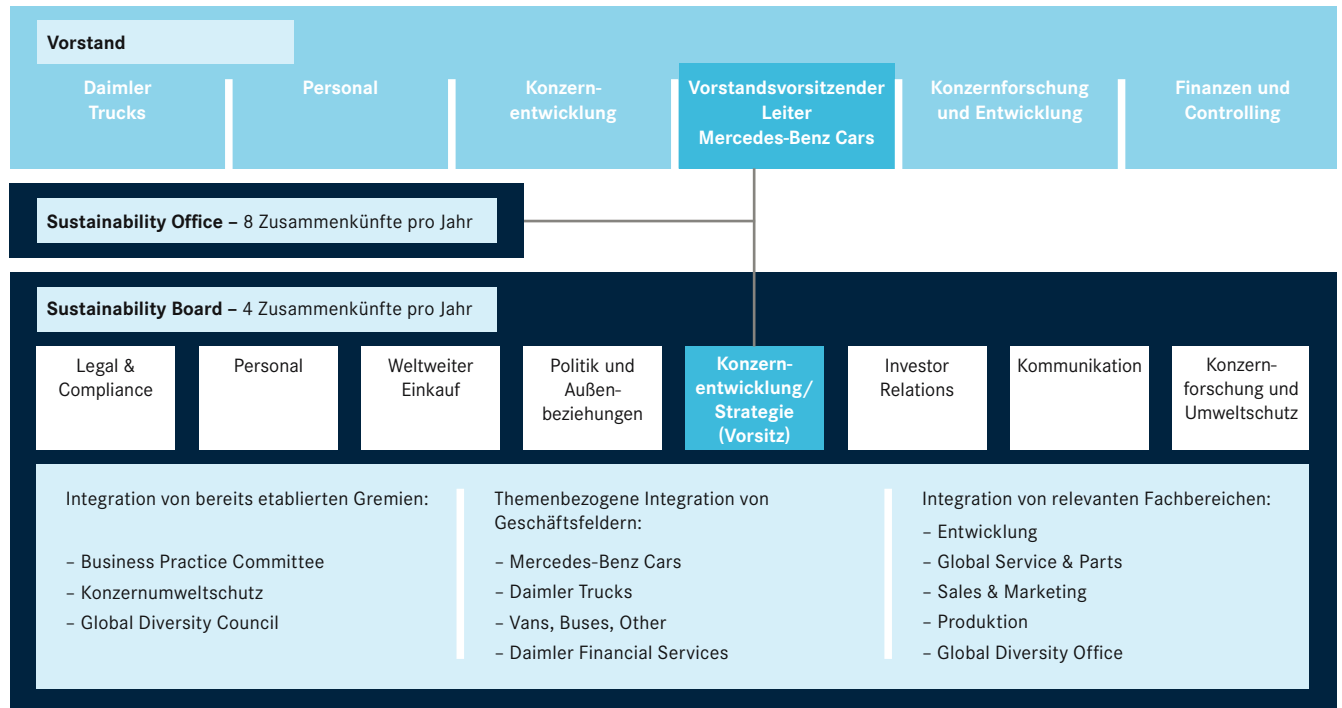
Nachhaltigkeit als Führungsgrundsatz. Die Aspekte Nachhaltigkeit, Diversity und gesellschaftliche Verantwortung sind in unseren »Führungsgrundsätzen« formuliert und werden in den jährlichen Zielvereinbarungsprozessen mit unseren Führungskräften berücksichtigt. Alle Daimler-Führungskräfte sind zu einem nachhaltigen Handeln aufgefordert, das sich in den individuellen Zielen niederschlagen soll. Die Themen Nachhaltigkeit, Diversity und gesellschaftliche Verantwortung sind auch in den Verhaltensbeschreibungen der »Leadership Competencies« verankert. Danach soll die Führungskraft:

- verantwortungsvoll gegenüber der Gesellschaft, der Umwelt und allen wichtigen Interessengruppen handeln,
- ethisch einwandfreies und verantwortungsvolles Handeln zeigen und fordern,
- aktiv die Einbeziehung unterschiedlicher Sichtweisen fördern sowie Mehrwert aus Diversity erzeugen.

Environmental Forum Magdeburg. Unter dem Motto »Sustainable Mobility – The Post 2012 CO₂-Agenda« diskutierten auf dem fünften Magdeburger Umweltforum im Juli 2008 rund 250 hochrangige Vertreter aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Nicht-Regierungs-Organisationen über Lösungen für den Straßenverkehr der Zukunft. Daimler und das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP), die die Konferenz gemeinsam ausrichten, erweiterten ihr 2005 unterzeichnetes »Memorandum of Understanding«, um das gemeinsame Engagement für emissionsfreies Fahren sowie zur Bereitstellung der notwendigen nachhaltigen Elektrizität und Wasserstoff-Infrastruktur zu verstärken.

Dialog mit Anspruchsgruppen. Mit dem im Jahr 2008 vom Sustainability Board ins Leben gerufenen »Sustainability Dialogue« hat Daimler ein Instrument geschaffen, mit dem der Austausch mit Interessengruppen auf nationaler wie internationaler Ebene vertieft und systematisiert wird. Zu der jährlich stattfindenden eintägigen Diskussionsveranstaltung sind Vertreter aller wichtigen Stakeholder-Gruppen geladen. Der erste Sustainability Dialogue am 4. November 2008 in Stuttgart fand bei seinen rund 60 Teilnehmern ein sehr positives Echo.

Sustainability Governance Struktur



Nachhaltigkeitsrichtlinie für Lieferanten. Um seine Nachhaltigkeitsziele entlang der Zulieferkette zu kommunizieren, hat Daimler 2008 die »Richtlinie zur Nachhaltigkeit für Lieferanten der Daimler AG« erstellt. Sie basiert auf den Standards der International Labour Organization (ILO) und den Prinzipien des United Nations Global Compact. Direkte Lieferanten von Daimler sind ausdrücklich aufgefordert, die Inhalte der Richtlinie in ihrem Unternehmen und auch gegenüber ihren Geschäftspartnern zu vertreten und ihre Einhaltung einzufordern.

Daimler weiter im DJSI World. Auch 2008 wurde Daimler wieder im Dow Jones Sustainability World Index (DJSI) gelistet. Der Konzern zählt damit in Sachen Nachhaltigkeit zu den Top 5 innerhalb der Automobilindustrie. Die Basis für die Aufnahme in den DJSI ist die Analyse der Nachhaltigkeitsperformance durch die unabhängige Schweizer Vermögensverwaltungsgesellschaft Sustainable Asset Management (SAM).

Erster Daimler Sustainability Newsletter veröffentlicht. Im Juli 2008 haben wir die erste Ausgabe des Sustainability Newsletters veröffentlicht. Er richtet sich vor allem an Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft, die sich mit Nachhaltigkeitsfragen befassen. Die Publikation, die nun regelmäßig erscheint, ergänzt den jährlichen Nachhaltigkeitsbericht. Sie informiert über Aktivitäten des Konzerns auf dem Gebiet der Nachhaltigkeit und beleuchtet Branchentrends und Hintergründe.

Nachhaltigkeitsbericht als Printmedium und im Internet verfügbar. Zum vierten Mal veröffentlichte Daimler im Jahr 2008 einen integrierten Nachhaltigkeitsbericht. Er orientiert sich an den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) und besteht wie in den Vorjahren aus drei Teilen:

- dem Bericht »360 GRAD – MAGAZIN zur Nachhaltigkeit« mit journalistischen Beiträgen,
- dem Bericht »360 GRAD – FAKTEN zur Nachhaltigkeit« mit einer faktenorientierten Nachhaltigkeitsbilanz des Geschäftsjahres und
- dem Internetauftritt, der die Berichterstattung mit vertiefenden Informationen abrundet.

Im Jahr 2009 wird der neue Nachhaltigkeitsbericht ab April verfügbar sein. Umfassende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit bei Daimler finden Sie im Internet unter www.daimler.com/nachhaltigkeit.

Innovation, Sicherheit und Umwelt. Forschungs- und Entwicklungsleistungen in Höhe von 4,4 Mrd. €. Fortschritte auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität. Innovationen für mehr Sicherheit. Ganzheitlicher Ansatz zur Reduktion aller Emissionen.

Innovativ aus Tradition. Mit ihren wegweisenden Erfindungen haben einst die Gründerväter unseres Unternehmens, Gottlieb Daimler und Carl Benz, die Geburtsstunde des Automobils eingeläutet. Seither hat das Unternehmen mit zahllosen Innovationen weltweit immer wieder Maßstäbe gesetzt. Dies werden wir auch weiterhin tun. Unsere Forschung antizipiert Trends, Kundenwünsche und Anforderungen an die Mobilität der Zukunft, die von der Entwicklung in serienreife Produkte umgesetzt werden.

Forschung und Entwicklung spielen bei Daimler eine Schlüsselrolle. Unsere Forschungs- und Entwicklungsleistungen beliefen sich im Jahr 2008 auf insgesamt 4,4 (i. V. 4,1) Mrd. €. Zum Jahresende 2008 waren rund 18.900 (i. V. 18.000) Beschäftigte in der Forschung und in den Entwicklungsbereichen von Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses tätig. Die Innovationskraft des Unternehmens belegen 2.400 Erfindungsmeldungen im Jahr 2008, aus denen mehr als 1.800 Patenterstanmeldungen resultierten. Insgesamt verfügt Daimler über nahezu 22.000 Patente sowie ein breites Spektrum an Markenrechten und geschützten Designs.

Überzeugende Lösungen für eine sichere, maßgeschneiderte und nachhaltige Mobilität. Für unsere Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten haben wir im Wesentlichen drei Handlungsschwerpunkte definiert, die in ihrem Zusammenwirken überzeugende Lösungen für eine sichere und nachhaltige Mobilität der Zukunft versprechen:

- **Individualisierung.** Die Mobilitätsbedürfnisse werden immer vielfältiger und individueller. Wir bieten unseren Kunden Produkte, die ja nach Einsatz- und Anforderungsprofil optimal auf ihre persönlichen Wünsche abgestimmt sind. Deshalb entwickeln wir kundenorientierte Fahrzeugkonzepte mit modularen Antriebstechnologien.
- **Die Vision vom unfallfreien Fahren.** Ob Pkw, Lkw, Bus oder Van – Sicherheit hat für uns seit jeher höchste Priorität. Um Unfälle zu vermeiden oder, im Fall des Falles, ihre Folgen zu minimieren, entwickeln wir ganzheitliche Konzepte, die aktive und passive Sicherheits- und Assistenzsysteme intelligent miteinander verbinden (siehe S. 108).
- **Nachhaltige Mobilität.** Auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen, für Mensch und Umwelt verträglichen Mobilität setzen wir an zahlreichen Stellhebeln an. Ziel ist es, unsere Produkte möglichst umweltverträglich zu gestalten und insbesondere den Verbrauch und alle relevanten Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs hinweg konsequent weiter zu reduzieren.

Roadmap zur nachhaltigen Mobilität. Die größten Zukunftschancen für eine nachhaltige Mobilität sehen wir im bedarfsgerechten Einsatz intelligenter, modularer Technologien. Sie versetzen uns in die Lage, auf die individuellen Bedürfnisse unserer Kunden einzugehen und maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln. Aus den vielfältigen Anforderungen an die Mobilität der Zukunft ergeben sich unterschiedliche Lösungen, abhängig davon, ob individuelle Mobilität im Fernverkehr, im Regionalverkehr oder im Stadtverkehr gefragt ist. Geht es um die Fortbewegung in urbanen Ballungsräumen, gewinnt vor allem die Elektrifizierung von Fahrzeugen stark an Bedeutung. Daher gehen wir künftig von einem Antriebs-Mix aus, der drei Elemente umfasst. Sie sind Bestandteil unserer Roadmap zur nachhaltigen Mobilität:

1. Optimierung der Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren – etwa durch Downsizing, Hochaufladung, Direkteinspritzung und BLUETEC sowie durch gezielte Maßnahmen am Fahrzeug.
2. Weitere Effizienzsteigerung durch bedarfsgerechte Hybridisierung in unterschiedlichen Ausbaustufen – von der Start-Stopp-Funktion bis hin zum vollelektrischen Fahren. Ab dem Jahr 2009 werden wir jährlich mindestens ein neues Hybridmodell auf den Markt bringen, darunter auch Dieselhybride mit unserer sauberen BLUETEC-Technologie.
3. Emissionsfreies Fahren mit Brennstoffzellen- und Batteriefahrzeugen. Heute bieten rein-elektrische Fahrzeuge vor allem in urbanen Ballungszentren viele Vorteile. Sie sind leise, hoch effizient und lokal emissionsfrei. Daimler ist derzeit der Hersteller mit der weltweit größten Brennstoffzellenflotte in Kundenhand sowie der größten Batteriefahrzeugflotte in London.

Darüber hinaus unterstützen wir die Entwicklung, Produktion und Verbreitung von sauberen Kraftstoffen und Energien für emissionsfreies Fahren. Im Hinblick auf saubere Kraftstoffe für den Verbrennungsmotor sehen wir das größte Potenzial bei Biokraftstoffen der zweiten Generation BTL (Biomass to Liquid/SunDiesel).

Unsere Roadmap zur nachhaltigen Mobilität setzen wir konsequent in den Modellstrategien »Road to the Future« für den Pkw- und »Shaping Future Transportation« für den Nutzfahrzeugbereich um.

Road to the Future. Sparsame und umweltverträgliche Premium-Personenwagen mit den markentypischen Eigenschaften Sicherheit, Komfort und Fahrspaß hat Mercedes-Benz bereits im Rahmen der Initiative »Road to the Future« bei der Internationalen Automobilausstellung IAA 2007 präsentiert. Viele der damals vorgestellten Fahrzeuge und Technologien sind heute bereits



Safety Bus: Der neue Mercedes-Benz Travego mit Active Brake Assist und Front Collision Guard.

auf der Straße. Über alle Baureihen hinweg haben unsere Ingenieure individuelle, modular einsetzbare Lösungen entwickelt:

- BlueEFFICIENCY. Optimierungen bei Gewicht, Aerodynamik, Rollwiderstand, Energiemanagement und Antrieb senken den Kraftstoffverbrauch um bis zu 12%.
- BLUETEC. Die Kombination innermotorischer Maßnahmen zur Verringerung von Emissionen mit einer weiteren nachmotorischen Abgasbehandlung insbesondere für Stickoxide und Partikel macht Dieselantriebe so sauber wie Benzin.
- BLUE HYBRID. Benzin-Hybrid-Technologien sind eine weitere Möglichkeit, den Verbrauch zu reduzieren – ab Sommer 2009 etwa im S 400 BlueHYBRID, dem weltweit sparsamsten Automobil seiner Klasse mit Ottomotor.
- BLUETEC HYBRID. Die saubere Diesel-Hybrid-Technologie bietet das derzeit größte Potenzial zur Kraftstoffeinsparung in den oberen Fahrzeugsegmenten.
- DIESOTTO. Dieses neue Verbrennungsmotorenkonzept im Forschungsfahrzeug F 700 ist sparsam wie ein Diesel und sauber wie ein Benzin.
- Elektroantriebe. Leise, effizient, lokal emissionsfrei: In London bewähren sich 100 smart fortwo ed seit 2007 im Praxistest.
- Brennstoffzelle. Mit über 100 Testfahrzeugen (Pkw und Nfz) und rund 4,2 Millionen gefahrenen Kilometern besitzt Daimler die größte und am besten erprobte Flotte von Brennstoffzellenfahrzeugen weltweit. Im Jahr 2009 werden wir mit der Produktion der B-Klasse F-CELL in Kleinserie beginnen.
- Biokraftstoffe. Kraftstoffe wie SunDiesel (Biomass to Liquid, BTL) erschließen weitere Potenziale zur Senkung von Verbrauch und Emissionen.

Shaping Future Transportation. Diesem Anspruch gemäß will Daimler im Nutzfahrzeugbereich die Zukunft der Mobilität gestalten: indem wir Ressourcen schonen, Emissionen aller Art reduzieren und gleichzeitig höchstmögliche Verkehrssicherheit

gewährleisten. Wir erreichen all dies mithilfe unserer »CleanDrive Technologies«: mit effizienten, saubereren Antriebssystemen und alternativen Kraftstoffen für alle Fahrzeugklassen – vom leichten Transporter bis zum schweren Lkw – und für alle Konzernmarken rund um den Globus. Schon heute sind mehr als 225.000 Nutzfahrzeuge von Daimler mit CleanDrive Technologies auf den Straßen der Welt unterwegs. Unsere Roadmap der CleanDrive Technologies für die Bereiche Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses umfasst folgende Bausteine:

- Optimierung der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Beispiel: Die BLUETEC-Technologie erhöht die Effizienz moderner Dieselmotoren weiter und reduziert den Schadstoffausstoß nochmals deutlich. So ist etwa der Mercedes-Benz Actros mit einem Verbrauch von 19,44 Litern Diesel auf 100 Kilometer der sparsamste 40-Tonnen-Sattelzug.
- Erhöhung der Antriebseffizienz durch Hybridkonzepte. Daimler bietet mehr Nutzfahrzeuge mit Hybridantrieb als jeder andere Hersteller. Ob Stadtbuss von Mitsubishi Fuso oder Orion, Walk-in-Van von Freightliner oder BLUETEC-Hybrid-Lkw von Mercedes-Benz, alle diese Fahrzeuge haben sich bereits im Alltag bewährt. Bei Hybridbussen ist Daimler Buses Weltmarktführer mit rund 1.700 Hybridbussen der Marke Orion auf den Straßen Nordamerikas, und die neue Generation des Hybrid Sprinters von Mercedes-Benz läuft in Deutschland und den USA derzeit in Kundentests. Der verstärkten Entwicklung von Hybridtechnologien dient unser im August 2008 eröffnetes Daimler Trucks Global Hybrid Center bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) in Kawasaki.
- Emissionsfreies Fahren mit der Brennstoffzelle. Zu unseren Testfahrzeugen mit Brennstoffzelle zählen zahlreiche Nutzfahrzeuge wie der Transporter Sprinter oder der Omnibus Citaro.
- Alternative Kraftstoffe für Verbrennungsmotoren. Beispiel Erdgas: Gasantriebe wie im Mercedes-Benz Sprinter NGT oder im Stadtbuss Citaro sind sauber und leise.

Durchbruch bei Lithium-Ionen-Batterie. Ein wichtiger Erfolg unserer Forschungsarbeit war der Durchbruch bei der Lithium-Ionen-Batterie. Als weltweit erstem Hersteller ist es uns gelungen, die Lithium-Ionen-Technik auf die hohen Anforderungen im Automobilbereich abzustimmen. Diese Schlüsseltechnologie wird erfolgsbestimmend sein für die Zukunft der Automobilindustrie. Der neue Energiespeicher überzeugt im Vergleich zu herkömmlichen Batterien durch eine deutlich höhere Leistungsfähigkeit bei zugleich kompakten Abmessungen. Mercedes-Benz wird im Sommer 2009 als weltweit erster Hersteller eine Lithium-Ionen-Hochvoltbatterie in einem Hybridfahrzeug, dem S 400 BlueHYBRID, auf den Markt bringen. Die Lithium-Ionen-Technologie wird künftig nicht nur in unseren Hybridfahrzeugen, sondern auch in unseren Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeugen zum Einsatz kommen. Die neueste Baureihe des smart fortwo ed, die wir im Rahmen des im September 2008 gemeinsam mit RWE vorgestellten Projekts »e-mobility Berlin« einsetzen werden, wird mit Lithium-Ionen-Batterien fahren. Ende des Jahres 2009 wird eine Kleinserie dieser Elektro-smarts vom Band laufen. Daimler hat in den vergangenen Jahren mehr als 230 Patente auf dem Gebiet der Lithium-Ionen-Technologie angemeldet. Gemeinsam mit unserem Partner Evonik Industries AG werden wir die Forschung, Entwicklung und die Produktion von Batteriezellen und Batteriesystemen für den Einsatz im Automobil weiter vorantreiben (vgl. S. 48).

Die Vision vom unfallfreien Fahren. Kein Hersteller weltweit investiert mehr in die Entwicklung lebensrettender Sicherheitssysteme als Daimler. Unser ganzheitliches »Real-Life-Safety«-Konzept für Pkw basiert auf den Erkenntnissen aus der Unfallforschung und geht weit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus.

Mit unseren jüngsten Innovationen, die unter anderem mit der neuen E-Klasse im März 2009 in den Markt eingeführt werden, setzen wir weiter auf Fahrer-Assistenzsysteme, die ebenso wie der Mercedes-Benz Insassenschutz auf das reale Unfallgeschehen abgestimmt sind.

- Der neue Adaptive Fernlicht-Assistent passt Stärke und Ausrichtung der Scheinwerfer jederzeit an die Gegebenheiten an.
- Mit Infrarotscheinwerfern sorgt der Nachtsichtassistent für deutlich mehr Sicherheit bei Dunkelheit.
- Das neuartige System ATTENTION ASSIST erkennt Ermüdungserscheinungen an Veränderungen des Fahrverhaltens und fordert den Autofahrer zu Pausen auf.
- Der Spurwechsel-Assistent warnt vor Fahrzeugen auf der Parallelspur, die sich im sogenannten Toten Winkel des Außenspiegels befinden.
- Die radargestützten Systeme DISTRONIC PLUS und Bremsassistent PLUS (BAS PLUS) können durchschnittlich mehr als 20% der Auffahrunfälle verhindern.
- Reagiert der Autofahrer trotz akuter Unfallgefahr nicht auf Warnhinweise, veranlasst die in der CL- und S-Klasse eingesetzte PRE-SAFE®-Bremsen eine automatische Teilbremsung, die das Ausmaß der Unfallfolgen wesentlich reduziert.

Mit dem vorsorglichen Insassenschutz PRE-SAFE® nutzt Mercedes-Benz die Zeit zwischen dem Erkennen eines drohenden Unfalls und einem möglichen Aufprall für präventiven Schutz. Die neue Generation der M-Klasse, die als einziges Automobil dieses Marktsegments serienmäßig über PRE-SAFE® verfügt, hat damit die Crashtests nach dem europäischen NCAP-Verfahren (New

Car Assessment Programme) mit hervorragenden Werten bestanden und wurde mit der Bestnote von fünf Sternen für sehr hohen Insassenschutz ausgezeichnet.

Höchste Sicherheit bei Nutzfahrzeugen. Auch nach Meinung von Experten baut Daimler die sichersten Lkw, Omnibusse und Transporter der Welt. Mit der Initiative »SafeDrive Technologies« für den Nutzfahrzeugbereich hat Daimler auch im Jahr 2008 innovative Sicherheitssysteme ins Fahrzeug und auf die Straße gebracht:

- Der Telligent®-Spurassistent warnt den Fahrer, der mit seinem Fahrzeug von der Spur abzukommen droht, mit akustischen und optischen Signalen.
- Zu dichtes Auffahren verhindern die Telligent®-Abstandsregelung im Lkw und der Abstandsregel-Tempomat im Omnibus.
- Droht dennoch ein Auffahrunfall, leitet der Active Brake Assist eine Notbremsung mit maximaler Bremskraft ein.
- Stabilitätsprogramme unterbinden Schleudern, und der Dauerbrems-Limiter verhindert, dass Omnibusse bergab ungewollt beschleunigen.

Experten schätzen, dass ein flächendeckender Einsatz der verfügbaren Sicherheitssysteme die Zahl der schweren Autobahnunfälle mit Beteiligung von Nutzfahrzeugen halbieren und deren Folgen drastisch reduzieren würde.

Zertifiziertes Umweltmanagement an den Standorten.

Umweltschutz gehört zu den wesentlichen Zielen unseres Konzerns. Wir verfolgen einen ganzheitlichen Ansatz, der über die Senkung von CO₂ hinaus die Reduzierung aller relevanten Emissionen anstrebt. Von der Entwicklung und Produktion bis hin zu Recycling und umweltschonender Entsorgung nehmen wir die Auswirkungen aller Prozesse vorausschauend in den Blick. Im Berichtsjahr haben wir 2,3 (i. V. 1,8) Mrd. € für den Umweltschutz aufgewendet.

Um den Umweltschutz systematisch voranzutreiben, hat Daimler zertifizierte Umweltmanagementsysteme etabliert. Die Zertifizierung aller Standorte weltweit nach der internationalen Umweltnorm ISO 14001 sowie die zusätzliche Validierung der deutschen Standorte nach der EU-Umweltauditverordnung (EMAS) sind wichtige Elemente im Umweltmanagement des Konzerns. Mehr als 95% der Konzernbeschäftigten weltweit arbeiten heute in Werken mit zertifizierten Umweltmanagementsystemen. Die Wirksamkeit unserer Systeme lassen wir regelmäßig durch externe Audits prüfen; die nach dem EMAS-System validierten Standorte geben zudem jährlich von unabhängigen Organisationen geprüfte Umwelterklärungen heraus.

Im April 2008 erhielt das Werk Untertürkheim den internationalen »Energy Efficiency Award 2008« von der Deutschen Energie-Agentur für den erfolgreichen Aufbau eines ganzheitlichen Energiemanagementsystems und die damit verbundenen Ressourceneinsparungen.

Schonung der Ressourcen und Vermeidung von Emissionen.

Daimler versteht sich als Schrittmacher für umweltverträgliche Innovationen in der Produktions- und Verfahrenstechnik. Unsere wichtigsten Handlungsfelder sind der Klimaschutz, die Luftreinhaltung und die Ressourcenschonung. Im Jahr 2008 verbrauchte Daimler weltweit insgesamt 10,4 Mio. Megawattstunden Energie, das sind 0,5% mehr als im Vorjahr – insbesondere aufgrund des

witterungsbedingt erhöhten Wärmebedarfs der deutschen Standorte im vierten Quartal. Die energiebedingten CO₂-Emissionen aller Werke sanken 2008 dennoch um 0,4% auf 3,6 Mio. Tonnen. Durch ressourceneffiziente Techniken konnten wir den Wasserverbrauch zwischen 2005 und 2008 um 2,2% senken. Die produktionsbedingte Abfallmenge verringerte sich in den Jahren 2005 bis 2008 um insgesamt 4,1% auf 1,1 Mio. Tonnen. Um Geräuschemissionen zu vermeiden, werden Lärmquellen und -pegel auf Werksgeländen kontinuierlich geprüft und reduziert. Die genannten Angaben beziehen sich auf eine Hochrechnung der Umweltdaten für das Jahr 2008; endgültige Daten und weitere Angaben werden im Nachhaltigkeitsbericht im April 2009 veröffentlicht.

Jeder Mitarbeiter ein Umweltschutzbeauftragter. Wir können die Umwelt nur erfolgreich schützen, wenn alle Beschäftigten diesen Anspruch mittragen. Daher schulen wir unsere Mitarbeiter und Führungskräfte sowohl in praktischen Themen des betrieblichen Umweltschutzes als auch in einer verantwortlichen Haltung in Umweltbelangen. Um möglichst viele Mitarbeiter zum aktiven Umweltschutz zu motivieren, verleiht Daimler den konzernweit ausgeschriebenen »Environmental Leadership Award« (ELA). Der ELA wird alle zwei Jahre ausgelobt.

Umweltschutz bei den Produkten. Die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens liegt in der Gestaltung nachhaltiger Mobilität. Daher wollen wir die Umweltverträglichkeit unserer Produkte kontinuierlich verbessern. Der Kraftstoffverbrauch unserer Pkw-Flotte in Deutschland ist von 1990 bis 2008 um 32% gesunken. Fast jeder dritte Mercedes-Benz Pkw gehört zur Kategorie der Fünf-Liter-Autos. Der smart cdi ist mit nur 88 g/km CO₂-Champion und das weltweit meistverkaufte Drei-Liter-Auto.

Im Jahr 2008 haben wir mit der Einführung unserer »BlueEFFICIENCY«-Pkw begonnen, die Verbrauchseinsparungen von bis zu 12% erreichen. Mit drei vorgestellten BlueTEC-Geländewagen

setzt Mercedes-Benz zudem seine Diesel-Offensive in den USA fort: Der R 320 BlueTEC, ML 320 BlueTEC und GL 320 BlueTEC sind die ersten Diesel-Pkw mit einer 50-Staaten-Zulassung.

Unsere Aktivitäten im Nutzfahrzeugsbereich haben wir in der Initiative »Shaping Future Transportation« gebündelt. Eine Schlüsselrolle kommt hier der Hybridtechnik zu, die den Dieselverbrauch um bis zu 30% reduzieren kann. Bis Ende 2008 hat Daimler 1.700 Orion-Hybrid-Busse an Kunden ausgeliefert und weitere 1.100 Bestellungen erhalten. Damit ist Daimler Buses Weltmarktführer bei Hybridbussen. Seit der serienmäßigen Einführung der BLUETEC-Technologie in Nutzfahrzeugen vor vier Jahren sind darüber hinaus weit über 200.000 Mercedes-Benz BLUETEC-Lkw weltweit unterwegs. Der Mercedes-Benz Actros ist mit einem Verbrauch von nur 19,44 l Diesel/100 km der verbrauchsärmste Lkw seiner Klasse.

Unser Umweltversprechen hält ein Fahrzeugleben lang.

Umweltgerechte Produktentwicklung beginnt bei der Auswahl geeigneter Rohstoffe und zielt unter anderem auf eine recyclingfreundliche Konstruktion. Unsere DfE-Experten (Design for Environment) sind als Querschnittsteam an allen Prozessstufen beteiligt. Dadurch fallen bei Daimler immer weniger Altteile zur Entsorgung an. Darüber hinaus verringern wir mit unserem Recycling-Managementsystem MeRSy in verschiedenen europäischen Ländern das Abfallaufkommen, indem wir immer mehr wiederverwerten. So haben im Jahr 2008 allein in Deutschland rund 1.800 Servicestützpunkte insgesamt mehr als 30.000 Tonnen Altteile und Materialien gesammelt und einer Verwertung zugeführt. Als erstes Unternehmen weltweit hat Daimler im Jahr 2005 das Umweltzertifikat des TÜV München für den Entwicklungsprozess der S-Klasse erhalten. Nach der neuen C-Klasse erhielten wir im Jahr 2008 auch für die modellgepflegte A- und B-Klasse das Umweltzertifikat nach der internationalen Norm ISO 14062 für umweltgerechte Entwicklung.

Mit der Antriebsstrategie »Road to the Future« setzt Daimler auf maßgeschneiderte Antriebstechnologien im Pkw-Bereich.



Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Hohe Flexibilität im Arbeitskräfteeinsatz. Ausweitung unserer Diversity-Management-Aktivitäten. Nachwuchssicherung durch internationales CAREER-Programm. Rund 9.600 Ausbildungsplätze weltweit.

	2008	2007	08/07
Beschäftigte (31.12.)			Veränd. in %
Daimler-Konzern	273.216	272.382	+0
Mercedes-Benz Cars	97.303	97.526	-0
Daimler Trucks	79.415	80.067	-1
Daimler Financial Services	7.116	6.743	+6
Vans, Buses, Other	40.255	39.968	+1
Vertrieb Fahrzeuge	49.127	48.078	+2

Beschäftigungsentwicklung. Zum 31. Dezember 2008 beschäftigte Daimler weltweit 273.216 (i. V. 272.382) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon waren 167.753 (i. V. 166.679) in Deutschland, 22.476 (i. V. 24.053) in den USA, 15.490 (i. V. 16.303) in Japan und 14.107 (i. V. 13.828) in Brasilien tätig. Die Zahl der Auszubildenden belief sich auf 9.603 (i. V. 9.300).

Die Belegschaft entwickelte sich in den einzelnen Geschäftsfeldern im Jahr 2008 uneinheitlich. Eine rückläufige Belegschaftsentwicklung ergab sich in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und bei Mercedes-Benz Vans. Bei Daimler Buses stieg die Zahl der Beschäftigten aufgrund der guten Geschäftsentwicklung um 5%. In der Vertriebsorganisation und im Geschäftsfeld Daimler Financial Services erhöhte sich die Belegschaft insbesondere durch Zugänge im Konsolidierungskreis.

Beschäftigungssituation. Die im Jahresverlauf stark schwankende Auftragslage verlangte eine hohe Flexibilität im Arbeitskräfteeinsatz, wie flexible Zeitkonten, Zeitarbeitskräfte, befristete Beschäftigte und Ferienarbeiter sowie Zusage- und Absageschichten. Im Interesse der Arbeitsplatzsicherung hat die Nutzung der flexiblen Zeitkonten erste Priorität. So sind im Jahresverlauf entstandene Zeitguthaben gegen Ende des Jahres abgebaut worden, teilweise sind Minussalden entstanden. Auch in den Verwaltungsbereichen wurde dieses Instrument genutzt. Arbeitsverhältnisse mit Zeitarbeitskräften und befristeten Beschäftigten mussten wegen der verschlechterten Nachfragesituation insbesondere im vierten Quartal beendet werden. Das Instrument der Kurzarbeit findet seit Anfang 2009 in Pkw- und Transporter-Werken in Deutschland in unterschiedlichem Umfang Anwendung. Weltweit umgesetzt wurden auch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen.

Globale Personalstrategie sichert Wettbewerbsfähigkeit. Unsere globale Personalstrategie trägt als funktionale Strategie innerhalb des Zielsystems des Daimler-Konzerns (vgl. S. 46) wesentlich zur Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit bei.

Sie basiert auf fünf Säulen: Profitabilität, wettbewerbsfähige Belegschaft, zukunftsweisende Führungskompetenzen, hohe Attraktivität als Arbeitgeber und professionelle Organisation. Zu den Hauptaufgaben der strategischen Personalsteuerung gehörten daher auch im Jahr 2008 die systematische konzernweite Analyse künftiger Anforderungen an die Personalkapazitäten und die Kompetenzen unserer Beschäftigten sowie die Ableitung entsprechender Maßnahmen.

Altersdurchschnitt. Der Altersdurchschnitt unserer Mitarbeiter lag im Jahr 2008 bei 41 Jahren. Durch die demografische Entwicklung wird er sich in den nächsten zehn Jahren auf 47 Jahre erhöhen. Um diese Herausforderungen vorausschauend zu bearbeiten, wurde das Thema Demografie in unserer Personalstrategie verankert, und es wurden hierzu strategische Initiativen beschlossen.

Altersvorsorge. Die sichere Versorgung unserer Beschäftigten im Ruhestand oder bei vorzeitigem Verlust der Erwerbsfähigkeit ist das Kernstück unserer Sozialleistungen. Im Oktober 2008 haben wir ein neues System der betrieblichen Altersversorgung vereinbart: das Daimler Vorsorge Kapital für Mitarbeiter im Tarifbereich. Es verbindet neue Ansätze wie Jahresbausteine und Versorgungskonten sowie Auszahlungsoptionen mit Bewährtem wie Rentenzahlungen und einer großzügigen Risikoabsicherung. Mit dem zukunftsweisenden Modell kann Daimler seine Pensionsverpflichtungen besser planen, für die Mitarbeiter wird die Altersversorgung schon während des Berufslebens sehr viel transparenter.

Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz. Im Arbeits- und Gesundheitsschutz gelten bei Daimler weltweit einheitliche Leitsätze, die die Unternehmensleitung und die Welt-Arbeitnehmervertretung miteinander vereinbart haben. Unser Bereich »Health & Safety« fasst standort- und geschäftsfeldübergreifend alle Maßnahmen zur Erhaltung und Förderung der Gesundheit unserer Belegschaften zusammen. Im Jahr 2008 haben wir durch vielfältige Programme und Initiativen – von Ernährungsaktionen in den Kantinen bis hin zum Rückentraining in der Produktion – zur Stärkung der Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeiter beigetragen. Unser Engagement im Arbeits- und Gesundheitsschutz ist vor dem Hintergrund einer älter werdenden Belegschaft eine wichtige Säule unseres strategischen Personalmanagements. Offiziell gewürdigt wurden unsere Aktivitäten mit der Verleihung des Deutschen Unternehmenspreises Gesundheit 2008 durch Move Europe, eine Initiative der Europäischen Kommission und des BKK Bundesverbandes.



Wir fördern die Vereinbarkeit von Beruf und Familie: zum Beispiel durch zusätzliche Betreuungsplätze für Kleinkinder bis zu 3 Jahren in Daimler-Kinderkrippen.

Aktivitäten zur Umsetzung unserer Diversity-Management-Strategie. Das Diversity-Management von Daimler ist darauf ausgerichtet, die Vielfältigkeit der Mitarbeiter so umfassend wie möglich für den Erfolg des Unternehmens zum Tragen zu bringen. Unser Ziel ist es, bis zum Jahr 2010 beim Diversity-Management zu den angesehensten Automobilunternehmen zu gehören. Dazu werden wir unser im Jahr 2005 begonnenes Diversity-Management-Programm weiterführen und uns ab 2009 zusätzlich zu geschlechterspezifischen Themen auf die Dimensionen »Internationalität« und »Generationen« konzentrieren. Weiterhin streben wir an, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bis zum Jahr 2020 von derzeit rund 7,6% auf 20% zu erhöhen. Mit entsprechenden Zielkorridoren (»Aspirational Guidelines«) haben sich unsere Geschäftsfelder und Funktionalbereiche daher auf einen jährlich anzustrebenden Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen festgelegt. Weltweit haben wir uns eine jährliche Erhöhung um einen Prozentpunkt vorgenommen. Für den tariflichen Bereich setzen wir uns deutschlandweite Ziele. Hier legt die Betriebsvereinbarung »Förderung von Frauen« einen Zielkorridor von 12,5% bis 15% Frauen an der Belegschaft der Daimler AG in Deutschland fest, der bis 2010 erreicht werden soll.

Aus- und Weiterbildung sichern langfristige Wettbewerbsfähigkeit. Ausbildung und Qualifizierung sind für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg von herausragender Bedeutung. Um jungen Menschen eine Perspektive zu bieten und die Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens langfristig zu sichern, beschäftigten wir zum Jahresende in Deutschland 7.929 (i.V. 7.945) Auszubildende; weltweit waren es 9.603 (i.V. 9.300). Mit zahlreichen Programmen fördern wir darüber hinaus das lebenslange Lernen. Die Daimler Corporate Academy qualifiziert die Mitarbeiter und Führungskräfte des Konzerns über alle Geschäftsfelder hinweg. Dies geschieht nach weltweit einheitlichen Daimler-Standards.

Sicherung und Förderung von Nachwuchskräften. Im Rahmen unseres Trainee-Programms CAREer haben wir im Berichtsjahr vor allem den technischen Nachwuchs gezielt mit Blick auf Berufschancen für Frauen angesprochen. So konnten wir 400 junge Menschen im Rahmen unseres Trainee-Programms CAREer einstellen. Dabei haben wir einen Frauenanteil von 38% erreicht.

Im Jahr 2009 wollen wir erneut mehr als 500 Trainees eine attraktive Berufsperspektive bieten und mit CAREer besonders talentierte Nachwuchskräfte an den weltweiten Standorten gewinnen. Um langfristig auf allen Ebenen die Nachwuchssicherung und -entwicklung für Fach- und Führungspositionen zu gewährleisten, hat Daimler im Jahr 2008 darüber hinaus eine gezielte Initiative zur Förderung von Talenten und Potenzialträgern gestartet.

Dank an die Belegschaft. Der Vorstand dankt allen Beschäftigten von Daimler für ihr Engagement und ihre Leistung. Gerade die zweite Jahreshälfte 2008 hat vor allem von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Produktion und in produktionsnahen Bereichen eine hohe Flexibilität gefordert. Diese Belastbarkeit wird auch in der vor uns liegenden Zeit gefordert sein, damit unser Unternehmen gestärkt in die Zukunft gehen kann. Wir setzen dabei auch auf die konstruktive Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmervertretern und danken ihnen für ihren Einsatz.

Gesellschaftliche Verantwortung. Gemeinnützige Institutionen und Projekte unterstützt. Förderung von Wissenschaft und Bildung. Verständigung zwischen verschiedenen Kulturen im Blickpunkt.

Vielfältiges gesellschaftliches Engagement. Daimler ist weltweit tätig. Wir verstehen das als Chance und Verpflichtung, gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen und einen Beitrag zur Verständigung zwischen den Kulturen zu leisten. Als Wirtschaftsunternehmen wollen wir Werte für alle Stakeholder schaffen.

Um uns in ganz unterschiedlichen Bereichen einzubringen, nutzen wir vier Instrumente: Spenden, Sponsoring, Stiftungsförderung sowie die Unterstützung mit Rat und Tat, beispielsweise durch ehrenamtliche Tätigkeit unserer Beschäftigten oder die Weitergabe von Know-how. Diese Instrumente bringen wir, je nach Projekt, in den gesellschaftlichen Bereichen zum Einsatz, die wir als Schwerpunkte für unser gesellschaftliches Engagement definiert haben: der Förderung von Bildung, Wissenschaft und Kultur, der Unterstützung karitativer Projekte einschließlich der Katastrophenhilfe sowie dem Sport.

Seit 2007 haben wir die Entscheidungsprozesse für unser gesellschaftliches Engagement neu geordnet und noch transparentere Strukturen geschaffen. Unter anderem wurden ein Spenden- und Sponsoringausschuss eingesetzt und eine Datenbank eingerichtet, in der konzernweit alle Aktivitäten in den Bereichen Spenden und Sponsoring erfasst werden. Im Berichtsjahr hat Daimler gesellschaftliche Projekte und gemeinnützige Institutionen mit Projektmitteln in Höhe von insgesamt 42 Mio. € unterstützt.

Rege Spendenaktivitäten. Bei der Vergabe von Spenden legen wir einen besonderen Akzent auf die Förderung der Wissenschaft, die den größten Teil unseres Spendenvolumens ausmacht. Weitere Schwerpunkte liegen auf der Bildungsförderung sowie karitativen Projekten und der Katastrophenhilfe.

Ein großes Anliegen ist es für uns, den Wissenstransfer zwischen Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Unternehmen zu pflegen und dadurch Innovationen anzuregen. Seit Jahren zählen wir zu den größten Förderern des Stifterverbands für die Deutsche Wissenschaft, in dem wir einen eigenen Daimler-Fonds unterhalten. Dieser fördert mit einem jährlichen Volumen von rund 2 Mio. € unter anderem Stiftungsprofessuren und Anschubfinanzierungen und bringt die internationale wissenschaftliche Zusammenarbeit voran. Durch eine zweckgebundene Spende an den Deutschen Akademischen Austauschdienst konnte etwa in China an der Tongji-Universität Shanghai ein Stiftungslehrstuhl für Fahrzeugtechnik eingerichtet werden. Mit dem Deutschen Zukunftspreis des Bundespräsidenten unterstützt der Daimler-Fonds zudem eine der wichtigsten Wissenschaftsauszeichnungen in Deutschland.

Bildungsförderung betreiben wir auch jenseits der Hochschulen, beispielsweise mit einem erdgasbetriebenen Mercedes-Benz Sprinter, der als mobile Bildungsstation des Naturschutzbundes Deutschland (NABU) im Biosphärengebiet Schwäbische Alb unterwegs ist. Ein weiteres Beispiel: der »Thomas-Bus«, der als mobiles digitales Produktionsstudio im Auftrag des John-F.-Kennedy-Centers Schülern und Studenten in entlegenen Landstrichen der USA moderne Technik zugänglich macht. Mit den bereitgestellten Mitteln können wir zudem im Bereich der Talentförderung zum Beispiel den Deutschen Musikrat mit unterschiedlichen Angeboten für junge talentierte Musiker unterstützen. Darüber hinaus hat Mercedes-Benz Türkei ein Programm gestartet, mit dessen Hilfe türkische Mädchen ihr Talent und ihre Begeisterung für technische Themen entdecken sollen.

Vor allem im Umfeld unserer Standorte und Niederlassungen engagieren wir uns in karitativen Projekten. Wir helfen mit Geld- und Fahrzeugspenden, häufig in gemeinsamen Initiativen mit Partnern aus Politik, Wirtschaft, Verbänden und Vereinen.

Durch gezielte Spenden an verschiedene Organisationen der Katastrophenhilfe konnten wir darüber hinaus dazu beitragen, existenzielle Not zu lindern und prekäre Lebensumstände zu verbessern, wie sie etwa nach dem Erdbeben in China und dem Zyklon in Myanmar herrschten.

Sponsoring in Sport, Bildung und Kultur. Als Sponsoren sind wir nicht nur im Profi- und Breitensport sowie dem Lifestyle-Bereich, sondern vor allem in der Förderung von Bildung, Kunst und Kultur tätig. So lädt die Mercedes-Benz Kinderuni mit ihrer Erlebnisausstellung »Abgucken erlaubt!« kleine Forscher zwischen sechs und zwölf Jahren dazu ein, faszinierende Zusammenhänge zwischen Natur und Technik zu entdecken. Die Ausstellung, die wir in Zusammenarbeit mit dem Biotechnik-Zentrum der Technischen Universität Darmstadt entwickelt haben, macht an verschiedenen Standorten in Deutschland Station. Darüber hinaus fördern wir mit der Initiative Mondialogo gemeinsam mit der UNESCO Ideen für den Klimaschutz und für den Kampf gegen Armut.

Im kulturellen Bereich ermöglichen wir durch unser Sponsoring vielen Initiativen eine bessere finanzielle Ausstattung und eine breitere Wirkung. Zahlreiche Ausstellungen und Museen profitierten im Jahr 2008 von unserem Engagement. Die Bandbreite der geförderten musikalischen Veranstaltungen reicht von der Oper bis zur Rockmusik. Abgesehen von der Musik steht dabei meist ein soziales Anliegen im Mittelpunkt.

Im Sportbereich wurde im Jahr 2008 erstmals der Fußball-Integrationspreis von Mercedes-Benz und dem Deutschen Fußball-Bund (DFB) verliehen. Die Initiative prämiiert Projekte und Aktivitäten, die zur kulturellen Integration von Kindern und Jugendlichen beitragen. Mercedes-Benz ist seit 2008 »Nationaler Förderer der Stiftung Deutsche Sporthilfe« und bereits seit 2005 offizieller Olympia-Partner des Deutschen Olympischen Sportbundes. Im Rahmen dieser Partnerschaften engagiert sich Mercedes-Benz in besonderer Weise für die paralympische Bewegung. Als einziger kommerzieller Partner im Entwicklungshilfeprogramm »Olympic Solidarity« des Internationalen Olympischen Komitees (IOC) setzt sich Daimler seit zwölf Jahren unter anderem für den Breitensport von Kindern und Jugendlichen in ärmeren Regionen sowie für den Spitzensport in Entwicklungsländern ein.

Förderung durch Stiftungen. Um unsere Fördermittel langfristig und gezielt zu investieren, haben wir in einigen Ländern Stiftungen gegründet. Diese setzen sich für unterschiedliche gesellschaftliche Anliegen ein – von der Forschung und Bildung über Kultur und Gesundheit bis hin zu internationaler Verständigung. Unter dem Motto »Sport hat die Kraft, die Welt zu verändern« unterstützt die von Daimler und Richemont gegründete Laureus Sport for Good Foundation seit dem Jahr 2000 weltweit über 60 soziale Sportprojekte. Der Fokus liegt dabei auf der Bekämpfung von HIV/AIDS sowie dem Kampf gegen Drogenmissbrauch, Gewalt und Diskriminierung.

Ehrenamtliche und sonstige Tätigkeiten für das Gemeinwohl.

Von einem funktionierenden Gemeinwesen profitieren unsere Mitarbeiter und unsere Nachbarn wie auch unser Unternehmen. An unseren Standorten arbeiten wir daher eng mit der öffentlichen Verwaltung und gemeinnützigen Einrichtungen zusammen. Wir engagieren uns etwa für den Ausbau betriebsnaher Kinderbetreuungseinrichtungen sowie in der Bildungs- und Ausbildungsförderung.

In zahlreichen Projekten können wir auf das ehrenamtliche Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zählen. Anlässlich des jährlichen »Day of Caring« von Daimler Financial Services spenden Angestellte und Arbeitgeber einen Tag für soziale Projekte wie die Renovierung des Stuttgarter Kinder- und Jugendhauses »JimPazzo«. Gleich mehrere Projekte in der eigenen Region konnte das Motorenwerk Kölleda, die MDC Power GmbH, unter dem Motto »Wir sind der Motor Deutschlands« unterstützen, indem die Belegschaft einen Tag unentgeltlich arbeitete. Das erwirtschaftete Guthaben der eingesparten Löhne von rund 60.000 € rundete die Geschäftsführung auf 100.000 € auf, die an soziale Einrichtungen und Vereine in Thüringen gespendet wurden.

Beim »Day of Caring« in Mexiko engagierten sich Daimler-Mitarbeiter aktiv in ihrem gesellschaftlichen Umfeld und renovierten eine ganze Schule.



Vorstand und Aufsichtsrat von Daimler bekennen sich zu den Grundsätzen guter Corporate Governance. Unser gesamtes Handeln ist auf eine verantwortungsvolle, transparente und nachhaltige Unternehmensführung und -kontrolle ausgerichtet. Damit wollen wir den berechtigten Ansprüchen unserer Aktionäre entsprechen. Auf den folgenden Seiten erläutern Vorstand und Aufsichtsrat das international ausgerichtete Corporate Governance System von Daimler. Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.daimler.com/corpgov_d.



Corporate Governance

116 – 119

Corporate Governance Bericht

- Rahmenbedingungen
- Die Gesellschaftsorgane der Daimler AG
- Grundsätze unseres Handelns
- Directors' Dealings

120 – 121

Compliance

- Compliance-Grundsätze
- Compliance-Organisation
- Nachhaltige Korruptionsbekämpfung durch systematisches Vorgehen
- Umfassende Compliance-Serviceleistungen
- Breit gefächertes Trainings- und Kommunikationsprogramm

122 – 127

Vergütungsbericht

- Grundsätze der Vergütung des Vorstands
- Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2008
- Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit
- Vergütung des Aufsichtsrats

128 – 129

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

- Abweichungen von den Empfehlungen des Kodex
- Abweichungen von den Anregungen des Kodex

130 – 133

Mitglieder des Aufsichtsrats

134 – 137

Bericht des Aufsichtsrats

138 – 139

Bericht des Prüfungsausschusses

Corporate Governance Bericht

Rahmenbedingungen

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland. Der Gestaltungsrahmen für die Corporate Governance ergibt sich somit aus dem deutschen Recht, insbesondere dem Aktien-, dem Mitbestimmungs- und dem Kapitalmarktrecht, sowie aus der Satzung der Daimler AG.

Da die Aktien der Daimler AG auch an der New York Stock Exchange notiert sind, müssen wir die in den USA geltenden Kapitalmarktgesetze und Zulassungsregeln ebenfalls beachten. Eine Beschreibung der Unterschiede zwischen den Corporate Governance Grundsätzen bei Daimler und den Corporate Governance Regelungen, die nach den Listing Standards der New York Stock Exchange für US-Gesellschaften gelten, kann im Internet unter www.daimler.com/corgov_d eingesehen werden.

Die Gesellschaftsorgane der Daimler AG

Aktionäre und Hauptversammlung. Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Jede Aktie der Daimler AG gewährt eine Stimme. Aktien mit Mehrfachstimmrechten, Vorzugsstimmrechten oder Höchststimmrechten gibt es bei der Daimler AG nicht.

Der Hauptversammlung sind verschiedene wichtige Entscheidungen vorbehalten. Dazu zählen unter anderem die Entscheidung über die Verwendung des Bilanzgewinns, die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Wahl des Abschlussprüfers sowie die Wahl der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat. Darüber hinaus entscheidet die Hauptversammlung insbesondere über Satzungsänderungen, Kapitalmaßnahmen und die Zustimmung zu bestimmten Unternehmensverträgen.

Der Einfluss der Hauptversammlung auf die Leitung des Unternehmens ist rechtlich jedoch begrenzt. Über Fragen der Geschäftsführung kann die Hauptversammlung grundsätzlich nur entscheiden, wenn der Vorstand dies verlangt.

Trennung von Unternehmensleitung und Überwachung. Der Daimler AG ist durch das deutsche Gesellschaftsrecht ein duales Führungssystem gesetzlich vorgegeben, das durch eine strikte personelle Trennung zwischen Leitungs- und Überwachungsorgan (Two-tier-Board) gekennzeichnet ist. Danach leitet der Vorstand das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht. Eine gleichzeitige Mitgliedschaft in beiden Organen ist nicht zulässig.

Aufsichtsrat. Nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz umfasst der Aufsichtsrat der Daimler AG 20 Mitglieder. Sie werden zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung gewählt. Zur anderen Hälfte besteht der Aufsichtsrat aus Vertretern, die von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt werden.

Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind dabei gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Der Aufsichtsrat hat darüber hinaus beschlossen, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig sein sollen, um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands zu gewährleisten. In seiner derzeitigen Zusammensetzung erfüllt der Aufsichtsrat der Daimler AG dieses Kriterium.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Geschäftsführung. Er hat sich eine Geschäftsordnung gegeben und sich für Geschäfte von grundlegender Bedeutung Zustimmungsrechte vorbehalten sowie die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands konkretisiert. Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es auch, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und abzuberufen sowie die Vergütung des Vorstands festzulegen. Dabei ist die Ausgestaltung der individuellen Vorstandsvergütung an den Präsidialausschuss delegiert. Die Kompetenz zur Beschlussfassung über die Struktur des Vorstandsvergütungssystems und der wesentlichen Vertragselemente wurde aufgrund der Änderung des Corporate Governance Kodex vom Sommer 2008 vom Prüfungsausschuss auf das Plenum des Aufsichtsrats zurück übertragen. Der Aufsichtsrat prüft ferner den Jahres- und Konzernabschluss und berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse dieser Prüfung.

Governance-Struktur

Hauptversammlung
Wahl der Anteilseignervertreter
Aufsichtsrat (10 Anteilseigner- und 10 Arbeitnehmervertreter), Nominierungsausschuss, Prüfungsausschuss, Präsidialausschuss, Vermittlungsausschuss
Bestellung, Überwachung, Beratung
Vorstand (6 Mitglieder)

Die Arbeit im Aufsichtsrat wird vom Aufsichtsratsvorsitzenden koordiniert. Der Aufsichtsrat hat vier Ausschüsse gebildet: den Präsidialausschuss, den Nominierungsausschuss, den Prüfungsausschuss und den Vermittlungsausschuss.

Der **Präsidialausschuss** ist insbesondere für die vertraglichen Angelegenheiten des Vorstands und die Festlegung der individuellen Vorstandsvergütung verantwortlich. Er berät und entscheidet über Fragen der Corporate Governance, zu der er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat gibt. Darüber hinaus unterstützt und berät der Präsidialausschuss den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Der **Nominierungsausschuss**, der als einziger Aufsichtsratsausschuss ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist, unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für dessen Vorschläge zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern an die Hauptversammlung und definiert die Anforderungen für das konkret zu besetzende Mandat.

Der **Prüfungsausschuss** befasst sich mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements, der internen Revision, der Compliance sowie mit der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer die Effektivität der internen Kontrollsysteme und des Risikomanagementsystems und lässt sich regelmäßig über die Arbeit der internen Revision berichten. Darüber hinaus hat der Prüfungsausschuss Verfahren über die Behandlung von Beschwerden hinsichtlich der Rechnungslegung und der internen Kontrollsysteme eingerichtet und erhält regelmäßig Berichte über eingegangene Mitteilungen und deren Behandlung. Er erörtert vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand die Zwischenberichte und prüft den Konzern- und Jahresabschluss der Daimler AG. Der Prüfungsausschuss wird vom Vorstand über die sonstige Finanzberichterstattung des Unternehmens informiert und erörtert diese. Der Ausschuss gibt Empfehlungen für die Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung sowie für die prüferische Durchsicht von Zwischenberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest.

Der Prüfungsausschuss lässt sich von den Abschlussprüfern über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über Meinungsverschiedenheiten mit dem Vorstand berichten. Darüber hinaus gibt der Prüfungsausschuss Empfehlungen an den Aufsichtsrat, unter anderem über die Gewinnverwendung und zu Kapitalmaßnahmen. Schließlich genehmigt der Prüfungsausschuss Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die Daimler AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses stehen.

Der Aufsichtsrat hat sich von der Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss überzeugt. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Bernhard Walter, verfügt über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren. Daher hat der Aufsichtsrat Herrn Walter auch als Finanzexperten (»Financial Expert«) im Sinne des Sarbanes-Oxley Act benannt.

Der **Vermittlungsausschuss** ist ausschließlich zur Wahrnehmung der in § 31 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz genannten Aufgabe gebildet. Danach hat der Vermittlungsausschuss Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern zu machen, wenn ein vorangegangener Vorschlag nicht die gesetzlich erforderliche Mehrheit gefunden hat.

Vorstand. Der Vorstand der Daimler AG umfasste zum 31. Dezember 2008 sechs Mitglieder. Zu den Aufgaben des Vorstands gehört es, die strategische Ausrichtung des Unternehmens festzulegen und die Geschäftsführung für das Unternehmen wahrzunehmen. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, die Jahres-, Konzern- und Zwischenabschlüsse aufzustellen, ein Risikomanagementsystem einzurichten und dieses zu überwachen. Die Geschäftsordnung legt die Verantwortungsbereiche des Vorstands und seiner Mitglieder fest. Diese sind auf den Seiten 8 und 9 des vorliegenden Geschäftsberichts dargestellt.

Grundsätze unseres Handelns

Integrity Code. Der »Integrity Code« ist eine bereits seit dem Jahr 1999 bestehende und im Jahr 2003 überarbeitete Verhaltensrichtlinie, die einen verbindlichen Handlungsrahmen für sämtliche Mitarbeiter weltweit darstellt. Die Richtlinie definiert unter anderem das Verhalten im internationalen Geschäftsverkehr und im Fall auftretender Interessenkonflikte, Fragen der Gleichbehandlung, die Ächtung von Korruption, die Rolle der internen Kontrollsysteme sowie den Anspruch auf Einhaltung gesetzlicher Normen und sonstiger interner und externer Regelungen. Daimler erwartet von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die strikte Beachtung des Integrity Code.

Code of Ethics. Im Juli 2003 haben wir einen »Code of Ethics« verabschiedet. Dieser Kodex richtet sich an die Mitglieder des Vorstands sowie an Personen mit besonderer Verantwortung für die Inhalte der Finanzberichterstattung. Die darin enthaltenen Vorschriften sind darauf ausgerichtet, Fehlverhalten der angesprochenen Personen zu vermeiden und ethisches Verhalten sowie eine vollständige, angemessene, genaue, zeitgerechte und verständliche Veröffentlichung von Unternehmensinformationen zu fördern. Der Wortlaut des Code of Ethics steht im Internet unter www.daimler.com/corpgov_d zur Verfügung.

Das Risikomanagement im Konzern. Daimler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird (vgl. S. 75 ff.). Das Risikomanagementsystem ist Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält regelmäßig Kontakt zum Vorstand, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements zu erörtern. Die interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf entsprechende Maßnahmen.

Rechnungslegungsgrundsätze. Die Rechnungslegung des Daimler-Konzerns erfolgt nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS). Nähere Erläuterungen zu den IFRS sind im Finanzteil dieses Geschäftsberichts dargestellt (vgl. Anmerkung 1 des Konzernanhangs).

Der Jahresabschluss der Daimler AG, also der Konzernmuttergesellschaft, wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Beide Abschlüsse werden von einer unabhängigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft.

Transparenz. Daimler unterrichtet Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig über die Lage sowie über wesentliche geschäftliche Veränderungen des Unternehmens. Wir haben eine Übersicht aller wesentlichen im Geschäftsjahr 2008 veröffentlichten Informationen auf unsere Internetseite unter www.daimler.com/ir/jahrdok08 eingestellt.

Fair Disclosure. Wir stellen sämtliche neuen Tatsachen, die Finanzanalysten und institutionellen Investoren mitgeteilt werden, grundsätzlich allen Aktionären und auch der interessierten Öffentlichkeit zeitgleich zur Verfügung. Werden Informationen im Ausland aufgrund der jeweiligen kapitalmarktrechtlichen Vorschriften veröffentlicht, stellen wir diese auch im Inland in der Originalfassung oder zumindest in englischer Sprache unverzüglich zur Verfügung. Um eine zeitnahe Information sicherzustellen, nutzt Daimler das Internet und zusätzlich andere Kommunikationswege.

Finanzkalender. In einem Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen (z. B. Geschäftsbericht, Zwischenberichte) und der Termin der Hauptversammlung frühzeitig bekannt gegeben. Der Finanzkalender ist auf der hinteren Umschlagseite dieses Geschäftsberichts abgedruckt und im Internet unter www.daimler.com/ir/termine abrufbar.

Ad-hoc-Publizität. Insiderinformationen, die die Gesellschaft unmittelbar betreffen, veröffentlicht Daimler entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen unverzüglich, auch außerhalb der regelmäßigen Berichterstattung.

Beteiligungsmeldungen. Ebenso veröffentlicht Daimler unverzüglich nach Eingang einer diesbezüglichen Meldung, dass jemand durch Erwerb, Veräußerung oder auf sonstige Weise 3, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 50 oder 75% der Stimmrechte an der Daimler AG erreicht, über- oder unterschreitet.

Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat. Am 31. Dezember 2008 waren 2,8 Mio. Aktien, Optionen oder Stock Appreciation Rights der Daimler AG (0,29% der ausgegebenen Aktien) im Besitz von Mitgliedern des Vorstands. Zu diesem Stichtag besaßen Mitglieder des Aufsichtsrats 0,1 Mio. Aktien, Optionen oder Stock Appreciation Rights der Daimler AG (0,08% der ausgegebenen Aktien).

Directors' Dealings. Von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats (sowie ihnen nach Maßgabe des Wertpapierhandelsgesetz nahestehenden Personen) wurden im Geschäftsjahr 2008 die in der nachfolgenden Tabelle aufgelisteten Geschäfte mit Aktien der Daimler AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten getätigt. Die Daimler AG veröffentlicht diese Transaktionen unverzüglich, nachdem sie dem Unternehmen mitgeteilt wurden. Aktuelle Informationen sind in diesem Zusammenhang im Internet unter www.daimler.com/corgov_d abrufbar.

Directors' Dealings im Jahr 2008

Datum	Name	Funktion	Art und Ort der Transaktion	Stückzahl	Kurs/Preis	Gesamtvolumen
29.04.2008	Dr. Jürgen Hambrecht	Aufsichtsrat	Erwerb von Aktien, Frankfurt	800	49,88 €	39.904 €
06.05.2008	Bodo Uebber	Vorstand	Erwerb von Aktien, Frankfurt	3.950	50,70 €	200.265 €
09.05.2008	Dr. Manfred Bischoff	Vorsitzender des Aufsichtsrats	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen außerbörslich	90.000	34,40 €	3.096.000 €
09.05.2008	Dr. Manfred Bischoff	Vorsitzender des Aufsichtsrats	Veräußerung neuer Aktien, Frankfurt	90.000	51,40 €	4.626.000 €
09.05.2008	Dr. Manfred Bischoff	Vorsitzender des Aufsichtsrats	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen außerbörslich	15.000	34,40 €	516.000 €
09.06.2008	Dr. Jürgen Hambrecht	Aufsichtsrat	Erwerb von Aktien, Frankfurt	700	44,17 €	30.919 €
31.07.2008	Dr. Jürgen Hambrecht	Aufsichtsrat	Erwerb von Aktien, Frankfurt	800	37,73 €	30.184 €
11.08.2008	Dr. Jürgen Hambrecht	Aufsichtsrat	Verkauf von Aktien, Frankfurt	800	43,13 €	34.504 €
02.10.2008	Dr. Jürgen Hambrecht	Aufsichtsrat	Erwerb von Aktien, Frankfurt	1.000	31,86 €	31.865 €

Unser Verständnis und unsere Grundsätze. Unter Compliance verstehen wir die Einhaltung aller einschlägigen Gesetze und Regelungen, der zugehörigen internen Richtlinien und Verfahren sowie der Selbstverpflichtung bei allen Geschäftsaktivitäten.

Bereits im Jahr 1999 haben wir die Daimler-Verhaltensrichtlinie formuliert. Ausgehend von unseren Unternehmenswerten Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin gilt dieser umfassende Verhaltenskodex ausnahmslos für alle Beschäftigten. Im Jahr 2003 haben wir die Verhaltensrichtlinie mit den »Grundsätzen der sozialen Verantwortung« aktualisiert und um den Code of Ethics ergänzt.

Die Verhaltensrichtlinie wird durch spezifische Konzernrahmenrichtlinien und Konzernrichtlinien ergänzt und präzisiert. Diese setzen ethische oder compliance-relevante Prinzipien der Verhaltensrichtlinie in konkrete Handlungsvorschriften um und dienen als wichtige Orientierungs- und Entscheidungshilfe im komplexen Geschäftsbetrieb. Eine Übersicht über das mehrstufige Regelwerk ist in der Grafik auf Seite 121 abgebildet.

Im Jahr 2008 hat der Vorstand ein neues Richtlinienmanagement beschlossen. Dieses »House of Policies« führt alle konzernweiten Richtlinien zusammen und erleichtert nochmals den Umgang mit den Regelwerken, denn alle Richtlinien werden zusätzlich im Intranet in einer zentralen Datenbank verfügbar sein. Die Konzernrahmenrichtlinie beschreibt die Anforderungen an Richtlinien sowie die Aufgaben und Verantwortungen im neuen Richtlinienmanagement.

Compliance-Organisation weiterentwickelt. Zu Beginn des Jahres 2008 hat die Daimler AG einen weiteren Schritt dahingehend unternommen, ihre Selbstkontrolle im Hinblick auf ethisch einwandfreie Unternehmensführung nachhaltig zu stärken. Direkt unterhalb des Vorstands wurde die aufgewertete Position eines Chief Compliance Officer auf der Ebene des Senior Vice President neu geschaffen. Darüber hinaus wurde Corporate Compliance mit der Rechtsabteilung zum neuen Bereich Legal & Compliance (LC) zusammengeführt. Um die nachhaltige Verankerung von Compliance in allen Geschäftsbereichen und Zentralfunktionen zu stärken, haben wir am Jahresende zudem die Einrichtung des Group Compliance Board (GCB) beschlossen, das das bisherige Compliance Committee ersetzt.

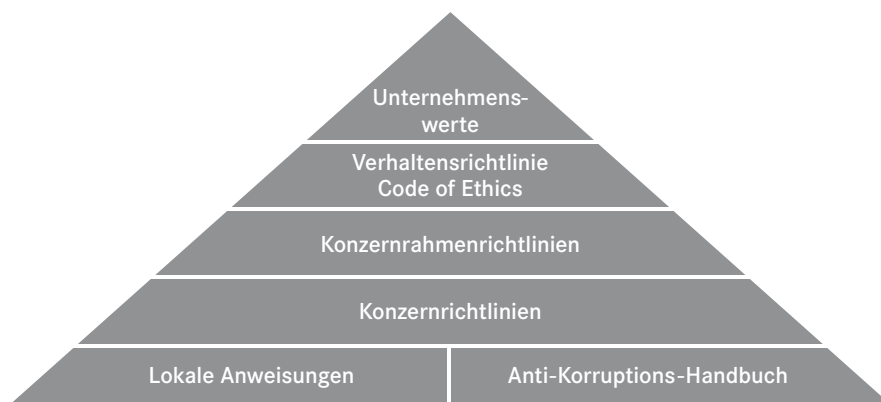
Ein unabhängiger externer Berater unterstützt und berät den Aufsichtsrat, den Prüfungsausschuss und den Vorstand in Fragen zum Thema Compliance.

Nachhaltige Korruptionsbekämpfung durch systematisches Vorgehen. Im Rahmen der konzernweiten Risikostrategie werden zunächst die für Daimler relevanten Compliance-Risiken analysiert und bewertet. Auf Basis dieser Ergebnisse werden die Schwerpunkte des jährlichen Compliance-Programms zur Verhinderung und Bekämpfung von Korruption beschlossen.

Zur Festlegung unserer Maßnahmen zur Verhinderung von Korruption wurden seit 2006 sogenannte Compliance Reviews in Vertriebsgesellschaften bzw. Geschäftseinheiten in mehreren Ländern durchgeführt. In 69 Vertriebsgesellschaften bzw. Geschäftseinheiten (davon 22 Einheiten im Jahr 2008) haben wir zusätzlich standardisierte Kontrollsysteme eingerichtet, die mit dazu beitragen, ein rechtlich und ethisch einwandfreies Verhalten sicherzustellen. Die Effektivität dieser Kontrollsysteme wird im Rahmen von Prüfungen durch die interne Revision beurteilt. IT-Anwendungen schaffen Transparenz und unterstützen bei der Aufrechterhaltung der eingeführten Prozesse und Kontrollen.

In diesem Zusammenhang haben wir auch unser weltweites Netzwerk an lokalen Compliance-Managern (LCM) entsprechend erweitert. Sie unterstützen das Management vor Ort dabei, alle Compliance-Standards des Konzerns einzuhalten. Ihre Unabhängigkeit vom lokalen Management sichern wir durch eine enge organisatorische Anbindung an Corporate Compliance in Stuttgart. Die lokalen Compliance-Manager berichten regelmäßig über den Stand und die Fortschritte des Compliance-Programms in ihrer Geschäftseinheit.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Bereiches Legal & Compliance sind die beiden existierenden globalen Netzwerke von lokalen Compliance-Managern und Legal im Juli 2008 zusammengeführt worden. Dadurch erhöhen wir unsere weltweite Reichweite hinsichtlich Compliance und haben inzwischen 85 lokale Compliance-Manager in 41 Ländern als kompetente Ansprechpartner in den Gesellschaften benannt.



Corporate Compliance unterstützt bei der Auswahl neuer Geschäftspartner durch entsprechende Vorabuntersuchungen in einem Due-Diligence-Prozess. Am Ende dieses Due-Diligence-Prozesses steht schließlich eine klare Empfehlung des Bereichs Legal & Compliance.

Um die Transparenz bei Regierungsgeschäften zu fördern, hat Daimler den Mandatory Consultation Process implementiert, der die gebotenen Kontrollen standardisiert. Die in einem Regierungsgeschäft vom Unternehmen durchzuführenden Prozesse erfolgen dadurch effizient und in hoher Qualität. Die Dokumentation wird durch ein eigens dafür entwickeltes IT-Tool unterstützt.

Umfassende Compliance-Serviceleistungen. Ein weltweit agierendes Unternehmen wie der Daimler-Konzern kann Compliance nicht ausschließlich durch eine Funktion in der Konzernzentrale gewährleisten. Zusätzlich ist es notwendig, dass sich jeder einzelne Mitarbeiter seiner Verantwortung bewusst ist und sich korrekt verhält. Führungskräften kommt darüber hinaus eine besondere Rolle zu, denn an ihnen orientieren sich die Mitarbeiter. Die persönliche Verantwortung des Einzelnen und der Führungskräfte für ihren Zuständigkeitsbereich ist nicht übertragbar und gehört zum Tagesgeschäft wie andere wichtige Aufgaben auch. Compliance ist deshalb ein integraler und bleibender Bestandteil der Unternehmenskultur von Daimler.

Daimler bietet seinen Mitarbeitern und Führungskräften jederzeit Unterstützung bei der Wahrnehmung ihrer Verantwortung zu Compliance im Geschäftsalltag an. Neben den Vorgesetzten und den Ansprechpartnern vor Ort gibt es im Daimler-Konzern aktuell zwei wesentliche zentrale Anlaufstellen für Compliance-Angelegenheiten: den Compliance Consultation Desk (CCD) und das Business Practices Office (BPO).

Alle Mitarbeiter des Unternehmens können sich mit konkreten Compliance-Fragen an den Compliance Consultation Desk wenden. In der Online-Datenbank QuISS werden die häufigsten Fragen und Antworten zum Thema Compliance zur Verfügung gestellt. So haben alle Beschäftigten die Möglichkeit, jederzeit und in strukturierter Form auf den Erfahrungsschatz aus über drei Jahren Beratung zuzugreifen.

Die richtige Anlaufstelle für die Entgegennahme, Dokumentation und Bearbeitung von Beschwerden ist das Business Practices Office mit Büros in Deutschland und in den USA. Hier können sowohl unsere Mitarbeiter als auch externe Personen auf vertraulicher Basis und auf Wunsch auch anonym Anhaltspunkte für etwaiges Fehlverhalten mitteilen.

Nach der Erfassung des Hinweises beraten zum Stillschweigen verpflichtete Vertreter der Bereiche Legal, Human Resources, Corporate Audit und Konzernsicherheit die Sachverhalte und veranlassen gegebenenfalls interne Ermittlungen. Auf Basis dieser Ermittlungen entscheidet in bestimmten, klar definierten Fällen das Business Practices Committee. Es setzt sich aus Führungskräften des Topmanagements der unterschiedlichen Konzernbereiche zusammen.

Bei Daimler gibt es keinerlei Toleranz gegenüber rechts- und vorschriftswidrigem Verhalten. Mögliche Konsequenzen bei festgestelltem Fehlverhalten sind auch Trainings- und Kommunikationsmaßnahmen, die Korrektur bestehender Prozesse oder Sanktionierungen gemäß der Konzernrahmenrichtlinie »Null-Toleranz-Prinzip« und der Konzernrichtlinie zu Disziplinarmaßnahmen. Dabei spielen Status oder Position der Betroffenen keine Rolle, denn alle Beschäftigten werden gleichermaßen nach den vier Grundsätzen Fairness, Konsistenz, Transparenz und Nachhaltigkeit behandelt.

Breit gefächertes Trainings- und Kommunikationsprogramm. Seit 2006 haben wir über 22.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit zu compliance-relevanten Themen geschult. Wir bieten unseren Mitarbeitern Schulungen an, die auf die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen zugeschnitten sind. Im Jahr 2008 wurde die Reichweite der Schulungsmaßnahmen zudem durch e-Learning-Module nochmals deutlich gesteigert.

In den internen Medien informieren wir umfassend über Compliance. Der Vorstand der Daimler AG nimmt regelmäßig in internen Print- und Online-Medien und bei Veranstaltungen zu Compliance Stellung und betont die Bedeutung eines funktionierenden Compliance-Programms. In einer Sonderbeilage der Mitarbeiterzeitschrift wurde das Thema Compliance ausführlich behandelt. Diese ist in einer Auflage von über 230.000 Exemplaren erschienen.

Der Information und Unterstützung dient auch ein Compliance-Newsletter für alle Führungskräfte des Konzerns, der quartalsweise erscheint.

Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht fasst die Grundsätze zusammen, die für die Festlegung der Vergütung des Vorstands der Daimler AG angewendet werden, und erläutert sowohl die Höhe als auch die Struktur der Vorstandseinkommen. Darüber hinaus werden die Grundsätze und die Höhe der Vergütung des Aufsichtsrats beschrieben. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Konzernlageberichts.

Grundsätze der Vergütung des Vorstands

Zielsetzung. Zielsetzung des Vergütungssystems für den Vorstand ist, die Vorstandsmitglieder im internationalen Vergleich gemäß ihres Tätigkeits- und Verantwortungsbereichs angemessen zu vergüten, um auch für Spitzenkräfte ein attraktiver Arbeitgeber zu sein und dabei durch eine hohe Variabilität die gemeinsame und persönliche Leistung des Vorstands sowie den Unternehmenserfolg deutlich und unmittelbar zu berücksichtigen.

Umsetzung in der Praxis. Für jedes anstehende Geschäftsjahr überprüft der Präsidialausschuss zunächst auf Basis eines Wettbewerbsvergleichs die Vergütungssystematik und -höhe. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage der Angemessenheit. Dazu werden mit Bezug auf eine Gruppe vergleichbarer Unternehmen aus Deutschland, anderen europäischen Ländern und den USA insbesondere die folgenden Aspekte geprüft:

- die Wirkungsweise der einzelnen fixen und variablen Komponenten, also deren Methodik und Bezugsparameter,
- die Gewichtung der Komponenten zueinander, d.h. das Verhältnis der fixen Grundvergütung zu den kurzfristig und langfristig variablen Bestandteilen, sowie
- die sich daraus ergebende Zielvergütung, bestehend aus Grundgehalt (etwa 20% der Zielvergütung), Jahresbonus (etwa 30% der Zielvergütung) und langfristig orientierter Vergütung (etwa 50% der Zielvergütung) bei einer unterstellten 100%-Zielerreichung.

Dazu nimmt der Präsidialausschuss regelmäßig externe Beratung in Anspruch. Soweit sich als Ergebnis hieraus Änderungen des Vergütungssystems für den Vorstand einschließlich der wesentlichen Vertragselemente ergeben, legt der Präsidialausschuss diese Änderungen dem gesamten Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vor.

Jährlich werden zudem zwischen dem Aufsichtsratsvorsitzenden, dem Vorstandsvorsitzenden und den Vorstandsmitgliedern Ziele für das anstehende Geschäftsjahr verabredet. Zusammen mit der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung bilden diese Ziele eine weitere Grundlage für die spätere Ermittlung des Jahresbonus.

Somit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres die individuellen Grund- und Zielvergütungen sowie die dazu relevanten Erfolgsparameter fest. Über diese Festlegungen informiert der Präsidialausschuss den Aufsichtsrat.

Nach Ablauf des Geschäftsjahres werden auf dieser Basis die Zielerreichung gemessen und die tatsächliche Vergütung durch den Präsidialausschuss ermittelt und festgelegt. Über das Ergebnis wird der Aufsichtsrat wiederum informiert.

Systematik der Vorstandsvergütung im Jahr 2008. Unverändert setzt sich das Vergütungssystem aus einer fixen Grundvergütung, einem Jahresbonus sowie einer variablen Vergütung mit mittel- und langfristiger Anreizwirkung zusammen. Letztere weist dabei durch die Anbindung an den Aktienkurs einerseits und an zusätzliche Messgrößen andererseits den vom Deutschen Corporate Governance Kodex empfohlenen Risikocharakter auf. Im Einzelnen stellt sich das System wie folgt dar:

Die **Grundvergütung** ist eine fixe, auf das Gesamtjahr bezogene Barvergütung, die sich am Verantwortungsbereich des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert und in zwölf Monatsraten ausbezahlt wird.

Der **Jahresbonus** ist eine variable Barvergütung, deren Höhe sich primär am EBIT, dem operativen Ergebnis des Daimler-Konzerns sowie zusätzlich an der Aktienrendite und der individuellen Leistung der Vorstandsmitglieder im abgelaufenen Geschäftsjahr orientiert.

Bezugsparameter:

- Zu 50% Vergleich EBIT Istwert 2008 zu Planwert 2008.
- Zu 50% Vergleich EBIT Istwert 2008 zu Istwert 2007.

Wert bei 100%-Zielerreichung:

Derzeit das 1,5-Fache des Grundgehalts; die Festlegung erfolgt unter Berücksichtigung des Marktvergleichs.

Bandbreite der Zielerreichung:

0 – 200%, d.h. der Jahresbonus ist nach oben begrenzt und ein Totalausfall ist möglich.

Auf den sich daraus ergebenden Zielerreichungsgrad kann abhängig von der relativen Entwicklung der Aktienrendite im Verhältnis zu anderen Automobilunternehmen ein bis zu 10%iger Zu- oder Abschlag vorgenommen werden. Zusätzlich hat der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats die Möglichkeit, die persönliche Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds mit einem bis zu 25%igen Zu- oder Abschlag zu berücksichtigen. Dazu wurden individuelle Zielvereinbarungen abgeschlossen. Als Teil davon wurden auch im Jahr 2008 mit dem Vorstand zusätzlich individuelle Ziele mit Blick auf den Aufbau und die nachhaltige Funktion eines Compliance-Systems vereinbart. Die Erfüllung der individuellen Compliance-Ziele kann mit einem Abschlag von bis zu 25%, jedoch nicht erhöhend, sondern selbst bei vollständiger Erfüllung nur neutral auf die individuelle Zielerreichung wirken.

Der **Performance Phantom Share Plan** ist eine langfristig orientierte Vergütung, deren Chancen- und Risikopotenzial aufgrund der Gewährung von virtuellen Aktien maßgeblich durch die Entwicklung des Aktienkurses gekennzeichnet ist. Gleichzeitig werden innerhalb der Laufzeit des Plans mittelfristige Erfolgsziele gesetzt, deren Erreichung auf die Anzahl der erdienten virtuellen Aktien wirkt. Der Plan kommt nach vier Jahren mit dem dann geltenden Kurs der Daimler-Aktie zur Auszahlung. Von der Hälfte des Netto-Auszahlungsbetrags müssen echte Aktien der Gesellschaft gekauft und dauerhaft gehalten werden, bis dazu bestehende Richtlinien für den Aktienbesitz (siehe unten) erfüllt sind.

Bezugsparameter:

- Zu 50% die erzielte Umsatzrendite im Vergleich zu einer Wettbewerbsgruppe (BMW, Ford, General Motors, Honda, Toyota, AB Volvo und Volkswagen).
- Zu 50% die erzielte Kapitalrendite unter Berücksichtigung der Kapitalkosten.

Wert bei Zuteilung:

Festlegung jährlich abhängig vom Marktvergleich; im Jahr 2008 rund das 2- bis 2,5-Fache des Grundgehalts.

Bandbreite der Zielerreichung:

0 – 200%, d.h. der Plan ist nach oben begrenzt und ein Totalausfall ist möglich.

Während des Vier-Jahres-Zeitraums entfällt auf die virtuellen Aktien ein Dividendenäquivalent, dessen Höhe sich nach der Dividende bestimmt, die im betreffenden Jahr auf eine echte Daimler-Aktie bezahlt wird. Hinsichtlich der aktienorientierten Vergütung ist eine nachträgliche Änderung der festgelegten Erfolgsziele oder Vergleichsparameter ausdrücklich ausgeschlossen.

Richtlinien für den Aktienbesitz. In Ergänzung zu diesen drei Komponenten der Vorstandsvergütung hat der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats der Daimler AG Richtlinien für den Aktienbesitz des Vorstands (»Stock Ownership Guidelines«) verabschiedet. Danach sind die Vorstandsmitglieder gehalten, über mehrere Jahre hinweg einen Teil ihres Privatvermögens zum Erwerb von Daimler-Aktien einzusetzen und diese Aktien während der Zugehörigkeit zum Vorstand zu halten. Die Festlegung der zu haltenden Aktien orientierte sich für den Vorstandsvorsitzenden am Dreifachen und für die anderen Vorstandsmitglieder am Zweifachen der Grundvergütung. Zur Erfüllung der Richtlinien sind grundsätzlich die Auszahlungen, die im Rahmen der Performance Phantom Share Pläne erfolgen, zum Erwerb echter Aktien der Gesellschaft zu verwenden; der Aktienwerb kann aber auch anderweitig erfolgen.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2008

Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2008. Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der Daimler AG berechnen sich aus der Summe der zufließenden Barvergütungen (Grundgehalt und Jahresbonus), dem Wert der aktienorientierten Vergütung zum Gewährungszeitpunkt im Februar 2007 bzw. 2008 (Performance Phantom Share Plan) und der Summe steuerpflichtiger geldwerter Vorteile.

Es entfallen 6,2 Mio. € (i. V. 7,2¹ Mio. €) auf fixe, d.h. erfolgsunabhängige, 1,5 Mio. € (i. V. 17,0² Mio. €) auf variable, d.h. kurzfristig erfolgsbezogene, und 8,9 Mio. € (i. V. 13,5³ Mio. €) auf im Geschäftsjahr gewährte variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung. Das entspricht für das Jahr 2008 einer Summe von 16,6 Mio. € (i. V. 37,7 Mio. €).

Hinsichtlich der Angaben für 2007 entfielen auf die ausgeschiedenen Vorstände Ridenour, LaSorda und Sidlik:

1 1,1 Mio. €
2 2,3 Mio. €
3 4,1 Mio. €

Hierbei enthalten die Angaben für 2007 auch Zahlungen an die im Jahr 2007 im Rahmen der Chrysler-Transaktion ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder. Diese erhielten zusätzlich für das Jahr 2007 Boni und Abfindungen in Höhe von 18,5 Mio. € im Zusammenhang mit der Transaktion und ihrem Ausscheiden aus dem Vorstand.

Auch ohne Berücksichtigung der ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder geht die Gesamtvergütung für den aktiven Vorstand im Jahresvergleich 2007/2008 von 30,2 Mio. € auf 16,6 Mio. € deutlich zurück. Dieser starke Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf das von 8,710 Mrd. € auf 2,730 Mrd. € zurückgegangene operative Ergebnis (EBIT) zurückzuführen, das sich in einem deutlich geringeren Jahresbonus widerspiegelt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Grundgehalt und die variable Vergütung der aktiven Vorstandsmitglieder für das Jahr 2008 im Vergleich zum Jahr 2007. Hierbei wurde für die Darstellung beider Jahre erstmals der ab dem Jahr 2008 geltende Rechnungslegungsstandard DRS 17 angewandt. Diesem entsprechend wird die langfristig orientierte, aktienbasierte Vergütung mit dem Wert der Phantom Shares bei deren Gewährung im Februar 2008 bzw. 2007 ausgewiesen. Bis zur Auszahlung der Pläne im Jahr 2011 bzw. 2012 kann sich die Stückzahl der gewährten virtuellen Aktien noch ändern. Ob es also überhaupt zu einer Auszahlung kommt und, wenn ja, in welcher Höhe, ist von der Erreichung interner und externer Erfolge des Unternehmens in diesem Zeitraum abhängig.

Vorstandsvergütung 2008		Grundvergütung	Kurzfristig orientierte Vergütung (Jahresbonus)	Langfristig orientierte Vergütung (PPSP)		Summe
				in Stück	Wert der Zuteilung (2008: bei Kurs 55,80 €) (2007: bei Kurs 52,45 €)	
Werte in Tausend €						
Dr. Dieter Zetsche	2008	1.530	494	50.164	2.799	4.823
	2007	1.500	5.395	55.826	2.928	9.823
Günther Fleig	2008	545	199	21.297	1.188	1.932
	2007	525	1.787	24.107	1.264	3.576
Dr. Rüdiger Grube	2008	560	203	20.613	1.150	1.913
	2007	550	1.753	22.838	1.198	3.501
Andreas Renschler	2008	575	207	22.392	1.250	2.032
	2007	550	1.910	24.868	1.304	3.764
Bodo Uebber	2008	660	233	23.988	1.339	2.232
	2007	600	2.135	26.644	1.398	4.133
Dr. Thomas Weber	2008	545	199	21.297	1.188	1.932
	2007	525	1.787	24.107	1.264	3.576
Summen	2008	4.415	1.535	159.751	8.914	14.864
	2007	4.250	14.767	178.390	9.356	28.373

Hinweis: Der Wert der im Februar 2008 zugewiesenen virtuellen Aktien entspricht zum Jahresende 2008 einem Wert von 4,230 Mio. € und beispielsweise für den Vorstandsvorsitzenden einem Wert von 1,328 Mio. €.

Im Wesentlichen durch die Gestellung von Dienstwagen und Aufwendungen für Sicherheitsleistungen entstanden für die Vorstandsmitglieder zu versteuernde geldwerte Vorteile in folgender Höhe:

Steuerpflichtige geldwerte Vorteile

	2008	2007
Werte in Tausend €		
Dr. Dieter Zetsche	213	369
Günther Fleig	159	203
Dr. Rüdiger Grube ¹	103	185
Andreas Renschler	881	162
Bodo Uebber	130	180
Dr. Thomas Weber	311	764
Summen	1.797	1.863

¹ Unter Anrechnung von Mandatsvergütung in Höhe von 99.000 €.

Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit

Altersversorgung. Die Pensionsverträge der deutschen Vorstandsmitglieder beinhalteten bis zum Jahr 2005 Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich in Abhängigkeit von der Dauer der Vorstandstätigkeit als Prozentsatz der Grundvergütung errechnete. Diese Pensionsansprüche blieben bestehen und wurden auf dem damaligen Niveau eingefroren¹.

Die Ruhegehaltszahlungen beginnen auf Antrag als Altersleistung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 60. Lebensjahres endet, bzw. als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis vor dem 60. Lebensjahr aufgrund von Dienstunfähigkeit endet. Es erfolgt eine jährliche Erhöhung um 3,5%. Ähnlich der Altersversorgung der deutschen Belegschaft ist eine Witwen- und Waisenregelung vorgesehen.

Mit Wirkung zum Beginn des Jahres 2006 wurden diese Pensionsverträge auf ein neues Altersversorgungssystem umgestellt. Hierbei wird dem Vorstandsmitglied jährlich ein Kapitalbaustein gutgeschrieben. Dieser Kapitalbaustein setzt sich aus einem Beitrag in Höhe von 15% der Summe seiner Grundvergütung und

¹ 70% für Dr. Dieter Zetsche, 69% für Günther Fleig, 60% für Dr. Rüdiger Grube und Dr. Thomas Weber sowie 50% für Andreas Renschler und Bodo Uebber

des tatsächlich erreichten Jahresbonus zusammen, multipliziert mit einem Altersfaktor, der einer Verzinsung von derzeit 6% entspricht. Dieser Pensionsplan kommt frühestens mit Erreichen des 60. Lebensjahres zur Auszahlung.

Im Geschäftsjahr 2008 wurde die Pensionsrückstellung um einen Dienstzeitaufwand in Höhe von 2,485 Mio. € (i. V. 2,191 Mio. €) erhöht:

Dienstzeitaufwand für die in den Geschäftsjahren 2007/2008 erdienten Versorgungsansprüche des Vorstands

	2008	2007
Werte in Tausend €		
Dr. Dieter Zetsche	696	660
Günther Fleig	365	370
Dr. Rüdiger Grube	426	386
Andreas Renschler	262	210
Bodo Uebber	464	318
Dr. Thomas Weber	272	247
Summen	2.485	2.191

Zusagen bei vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit. Die Zahlung einer Abfindung an ein Vorstandsmitglied ist im Falle der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses nicht vorgesehen. Allein für den Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses im gegenseitigen Einvernehmen enthalten die in der Regel nur für eine Laufzeit von drei Jahren abgeschlossenen Vorstandsverträge eine Zusage auf Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeuges bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf die Auszahlung erfolgsbezogener Vergütungskomponenten besteht dagegen nur zeitanteilig bis zum Tag des Ausscheidens aus der Gesellschaft. Der Anspruch auf die Auszahlung der erfolgsbezogenen Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung orientiert sich an den festgelegten Ausübungsbedingungen der jeweiligen Pläne. Die Vorstandsmitglieder können für den Zeitraum beginnend nach dem Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit Ruhegehaltszahlungen in Höhe der im vorherigen Abschnitt beschriebenen, bis 2005 erteilten Zusagen und eine Fahrzeuggestellung erhalten.

Durch diese Regelungen und aufgrund der Tatsache, dass Vorstandsverträge bei der Daimler AG nach einer im Jahr 2006 erfolgten Festlegung des Aufsichtsrats sowohl bei der ersten Bestellung als auch bei einer Wiederbestellung in der Regel nur mit einer Laufzeit von drei Jahren abgeschlossen werden, bleibt die Daimler AG deutlich unter der vom deutschen Corporate Governance Kodex angeregten Grenze von zwei Jahresvergütungen bei Abfindungsleistungen.

Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Die Vorstandsmitglieder sollen Vorstands- oder Aufsichtsratsmandate und/oder sonstige administrative oder ehrenamtliche Funktionen außerhalb des Unternehmens nur in begrenztem Umfang übernehmen. Zudem benötigen die Vorstände zur Aufnahme von Nebentätigkeiten die Zustimmung des Aufsichtsrats. So ist sichergestellt, dass weder der zeitliche Aufwand noch die dafür gewährte Vergütung zu einem Konflikt mit den Aufgaben für das Unternehmen führt.

Soweit es sich bei den Nebentätigkeiten um Aufsichtsmandate oder Mandate in vergleichbaren Kontrollgremien handelt, sind diese im Jahresabschluss der Daimler AG aufgeführt und im Internet veröffentlicht. Für die Übernahme von Mandaten in Konzerngesellschaften erfolgt keine Vergütung.

Darlehen an Vorstandsmitglieder. Im Jahr 2008 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihre Hinterbliebenen. Die im Jahr 2008 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 19,1 Mio. € (i. V. 67,9 Mio. €). Die Differenz zum Vorjahr beruht in erster Linie auf der im Jahr 2007 erfolgten Ausübung von Optionen durch ehemalige Mitglieder des Vorstands. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie deren Hinterbliebene belaufen sich zum 31. Dezember 2008 auf insgesamt 167,0 Mio. € (i. V. 175,3 Mio. €).

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2008. Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung der Daimler AG festgelegt; sie ist in der Satzung des Unternehmens geregelt. Die von der Hauptversammlung im April 2008 neu festgelegte Vergütung sieht vor, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich zu einem Auslagenersatz und der ihnen für die Aufsichtsrats-tätigkeit zur Last fallenden Umsatzsteuer nach Abschluss des Geschäftsjahres eine feste Vergütung in Höhe von 100.000 € erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält das Dreifache, der Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses das Zweifache, Vorsitzende in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats und Mitglieder des Prüfungsausschusses das 1,5-fache und Mitglieder in den übrigen Ausschüssen des Aufsichtsrats das 1,3-fache der festen Vergütung eines ordentlichen Mitglieds. Die Vergütung der Ausschusstätigkeiten für ein Geschäftsjahr setzt voraus, dass der betreffende Ausschuss in diesem Zeitraum zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat. Soweit ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere der genannten Funktionen ausübt, bemisst sich seine Vergütung ausschließlich nach der am höchsten vergüteten Funktion. Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der nebenstehenden Tabelle ausgewiesen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse erhalten für jede Aufsichtsrats- und Ausschusssitzung, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsentgelt in Höhe von 1.100 €.

Für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der oben beschriebenen Gremientätigkeiten, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, wurden keine Vergütungen gewährt. Ausgenommen davon ist die Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus ihrem Arbeitsvertrag.

Damit lag die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG im Jahr 2008 bei 2,8 Mio. € (i. V. 2,1 Mio. €).

Darlehen an Aufsichtsratsmitglieder. Im Jahr 2008 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats

Name	Vergütete Funktion(en)	Gesamt 2008
Werte in €		
Dr. Manfred Bischoff ¹	Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidiums und des Nominierungsausschusses	313.200
Erich Klemm ²	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidiums und des Prüfungsausschusses	217.600
Sari Baldauf	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 11.02.2008)	96.498
Dr. Clemens Börsig	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	164.300
Prof. Dr. Heinrich Flegel	Mitglied des Aufsichtsrats	108.800
Dr. Jürgen Hambrecht	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 08.02.2008)	95.117
Jörg Hofmann ²	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 09.04.2008)	79.551
Dr. Thomas Klebe ^{2, 4}	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidiums	154.700
Arnaud Lagardère ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	103.300
Jürgen Langer ²	Mitglied des Aufsichtsrats	108.800
Helmut Lense ²	Mitglied des Aufsichtsrats	108.800
Ansgar Osseforth ⁶	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 09.04.2008)	80.651
William A. Owens	Mitglied des Aufsichtsrats	108.800
Gerd Rheude ²	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 09.04.2008)	28.422
Wolf Jürgen Röder ²	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 09.04.2008)	28.422
Valter Sanchez ³	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Dr. Manfred Schneider	Mitglied des Aufsichtsrats, des Präsidiums und des Nominierungsausschusses	142.100
Stefan Schwaab ²	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	165.400
Bernhard Walter	Mitglied des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsausschusses	215.400
Uwe Werner ²	Mitglied des Aufsichtsrats	108.800
Lynton R. Wilson ⁵	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	147.415
Dr. Mark Wössner	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700

1 Für ihre Tätigkeit im Board of Directors der EADS N.V. erhielten Herr Dr. Bischoff (bis 05.04.2007) im Geschäftsjahr 2008 Vergütungen in Höhe von 46.375 € und Herr Lagardère im Geschäftsjahr 2008 Vergütungen und Sitzungsgelder in Höhe von 178.109 €. Da die EADS at equity konsolidiert wird, werden diese Vergütungen nicht bei der Ermittlung der Aufsichtsratsvergütung berücksichtigt.

2 Die Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler Stiftung abzuführen.

3 Herr Sanchez hat auf die Auszahlung seiner Vergütung verzichtet. Seinem Wunsch entsprechend werden die Beträge an die Hans-Böckler Stiftung überwiesen.

4 Die Angaben für Herrn Dr. Klebe enthalten 13.700 € Vergütung und Sitzungsgelder für seine Aufsichtsratsstätigkeit bei der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG. Auch hierfür gilt Fußnote 2.

5 Die Angaben für Herrn Wilson enthalten 1.924 € für seine Gremientätigkeit bei der Mercedes-Benz Canada Inc.

6 Herr Osseforth hat erklärt, einen Teil der Vergütung an die »Treuhandsstiftung Erwachsenenbildung« abzuführen.

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Nach § 161 AktG haben Vorstand und Aufsichtsrat einer börsennotierten Aktiengesellschaft jährlich zu erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der »Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex« entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden. Die Erklärung ist den Aktionären dauerhaft zugänglich zu machen.

Der Deutsche Corporate Governance Kodex (»Kodex«) enthält Regelungen unterschiedlicher Bindungswirkung. Neben Darstellungen des geltenden Aktienrechts enthält er Empfehlungen, von denen die Gesellschaften abweichen können; sie sind dann aber verpflichtet, dies jährlich offenzulegen. Ferner enthält der Kodex Anregungen, von denen ohne Offenlegung abgewichen werden kann.

Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG haben sich entschlossen, nicht nur Abweichungen von den im Kodex enthaltenen Empfehlungen (siehe dazu I.), sondern auch Abweichungen von im Kodex enthaltenen Anregungen (siehe dazu II.) offenzulegen, ohne dass insoweit eine Rechtspflicht bestünde.

Für den Zeitraum von Dezember 2007 bis zum 7. August 2008 bezieht sich die nachfolgende Erklärung auf die Kodex-Fassung vom 14. Juni 2007. Für die Corporate Governance Praxis der Daimler AG seit dem 8. August 2008 bezieht sich die Erklärung auf die Anforderungen des Kodex in seiner Fassung vom 6. Juni 2008, die am 8. August 2008 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht wurde.

Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG erklären, dass den Empfehlungen und Anregungen der »Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex« grundsätzlich entsprochen wird und in der Vergangenheit entsprochen wurde. Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG beabsichtigen, diese auch in Zukunft zu beachten. Lediglich die folgenden Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wurden und werden nicht angewendet:

I. Abweichungen von den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

1. Selbstbehalt bei der D&O-Versicherung (Ziffer 3.8 Abs. 2)

Die Directors & Officers-Versicherung (D&O-Versicherung) der Daimler AG sieht keinen Versicherungsschutz für vorsätzliche Handlungen und Unterlassungen sowie wissentliche Pflichtverletzungen von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats vor. Daher stellt sich nur im Rahmen fahrlässig begangener Pflichtverletzungen die Frage nach der Vereinbarung eines Selbstbehalts.

Wir halten einen Selbstbehalt für fahrlässiges Verhalten von Aufsichtsratsmitgliedern nicht für empfehlenswert, da er das Ziel der Gesellschaft beeinträchtigen könnte, für ihren Aufsichtsrat herausragende Persönlichkeiten aus dem In- und Ausland mit großer unternehmerischer Erfahrung zu gewinnen. Geeignete Kandidaten könnten von den weitreichenden Haftungsrisiken auch im Bereich fahrlässigen Verhaltens abgehalten werden. Dies gilt insbesondere deshalb, weil im Ausland ein Selbstbehalt weithin unüblich ist.

Für leicht oder grob fahrlässiges Verhalten von Vorstandsmitgliedern sieht die D&O-Versicherung der Daimler AG einen Selbstbehalt vor. In Fällen grob fahrlässiger Pflichtverletzungen kann der für Personalangelegenheiten zuständige Präsidialausschuss des Aufsichtsrats zusätzlich einen prozentualen Abschlag von dem variablen Teil der Vergütung des betreffenden Vorstandsmitgliedes beschließen. Damit würde im wirtschaftlichen Ergebnis ein zusätzlicher Selbstbehalt erreicht, der nach Ansicht der Daimler AG einer sachgerechten Beurteilung von Einzelfällen besser Rechnung trägt als der pauschalierende Ansatz des Kodex.

2. Ausgestaltung der Vergütung des Aufsichtsrats

(Ziffer 5.4.6 Abs. 2, Satz 1) Der Aufsichtsrat der Daimler AG erhält eine angemessene Vergütung, die fixe und funktionsbezogene Bestandteile sowie ein Sitzungsentgelt enthält. Für jedes Mitglied ist durch die Satzung ein Grundbetrag festgelegt. Dieser erhöht sich mit Übernahme weiterer Funktionen innerhalb des Aufsichtsrats, wie bei Mitgliedschaft oder Vorsitz in einem Ausschuss oder bei Übernahme des Vorsitzes bzw. des stellvertretenden Vorsitzes im Aufsichtsrat entsprechend dem jeweiligen Verantwortungsbereich. Dieses System der funktionsbezogenen Vergütung wird der überwachenden Aufgabe der Aufsichtsratsmitglieder nach unserer Auffassung auch deshalb besser gerecht als eine erfolgsabhängige Vergütung, weil so potenzielle Interessenkonflikte bei Entscheidungen des Aufsichtsrats, die Einfluss auf Erfolgskriterien haben könnten, ausgeschlossen sind. Eine erfolgsabhängige Vergütung erfolgt daher nicht.

II. Abweichungen von den Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

1. Übertragung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (Ziffer 2.3.4) Die Hauptversammlung der Daimler AG wird bis zum Ende des Berichts des Vorstandes im Internet übertragen. Eine weitergehende Übertragung, insbesondere eine solche der Wortbeiträge einzelner Aktionäre, könnte als weitgehender Eingriff in die Persönlichkeits-sphäre auch von Aktionären empfunden werden. Deshalb wird auch weiterhin von einer derartigen Übertragung abgesehen.

2. Auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene variable Vergütung des Aufsichtsrates (Ziffer 5.4.6 Abs. 2, Satz 2) Wegen der Einführung einer erfolgsabhängigen Vergütung verweisen wir auf die Erläuterungen unter I Ziffer 2.

Stuttgart, im Dezember 2008

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Manfred Bischoff

München

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Fraport AG

Royal KPN N.V.

Nortel Networks Corporation and Nortel Networks Ltd.

SMS GmbH – Vorsitz

UniCredit S.p.A.

Voith AG

Erich Klemm*

Sindelfingen

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern,

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG

Sari Baldauf

Helsinki

Former Executive Vice President and General Manager of the Networks Business Group of Nokia Corporation

(seit 11. Februar 2008)

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Hewlett-Packard Company

Sanoma OY

F.Secure Corporation

CapMan OYj

Dr. Clemens Börsig

Frankfurt am Main

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Linde AG

Bayer AG

Prof. Dr. Heinrich Flegel*

Stuttgart

Leiter Forschung Produktion und Werkstoffe, Daimler AG;

Vorsitzender des Konzernsprecherausschusses im

Daimler-Konzern

Dr. Jürgen Hambrecht

Ludwigshafen

Vorsitzender des Vorstands der BASF SE

(seit 8. Februar 2008)

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Deutsche Lufthansa AG

Jörg Hofmann*

Stuttgart

IG Metall, Bezirksleiter Baden-Württemberg

(seit 9. April 2008)

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Robert Bosch GmbH

Heidelberger Druckmaschinen AG

Dr. Thomas Klebe*

Frankfurt am Main
Leiter des Justizariats der IG Metall

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG
ThyssenKrupp Services AG

Arnaud Lagardère

Paris
General Partner and CEO of Lagardère SCA

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Hachette SA
EADS N.V.
EADS Participations B.V.
Hachette Livre (SA)
Lagardère Services (SAS) – Vorsitz
Lagardère Active (SAS) – Vorsitz
Lagardère Active Publicité
Lagardère Active Radio International (SA)
Lagardère (SAS)
Lagardère Capital & Management (SAS)
Arjil Commanditée – Arco (SA)
Lagardère Ressources (SAS)
LVMH Moët Hennessy Louis Vuitton (SA)
Lagardère Sports (SAS) – Vorsitz
SOGEADE Gérance (SAS)

Jürgen Langer*

Frankfurt am Main
Betriebsratsvorsitzender der Niederlassung
Frankfurt/Offenbach, Daimler AG

Helmut Lense*

Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Untertürkheim
der Daimler AG

Ansgar Osseforth*

Sindelfingen
Teamleiter Mercedes-Benz Forschung und Entwicklung;
Mitglied des Betriebsrats des Werks Sindelfingen, Daimler AG
(seit 9. April 2008)

William A. Owens

Kirkland
Former President and Chief Executive Officer of Nortel
Networks Corporation;
Chairman of AEA Capital, Asia

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Polycom Inc.
AEA Investors LLC
Wipro Ltd.
Embarq Corp. – Vorsitz
Intelius Inc.
Force 10 Networks Inc.
Unifrax Corp.

Valter Sanches*

São Paulo
General Secretary of Confederação Nacional dos
Metalúrgicos/CUT

* Vertreter der Arbeitnehmer

Dr. Manfred Schneider

Leverkusen
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Bayer AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Linde AG – Vorsitz
RWE AG
TUI AG

Stefan Schwaab*

Gaggenau
Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im
Daimler-Konzern und des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG,
Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats des Werkes
Gaggenau der Daimler AG

Bernhard Walter

Frankfurt am Main
Ehemaliger Vorstandssprecher der Dresdner Bank AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Bilfinger Berger AG – Vorsitz
Deutsche Telekom AG
Henkel AG & Co. KGaA
Hypo Real Estate Holding AG (seit 17.11.2008)

Uwe Werner*

Bremen
Vorsitzender des Betriebsrats des Werkes Bremen
der Daimler AG

Lynton R. Wilson

Toronto
Chairman of the Board of CAE Inc.;
Chairman Emeritus, Nortel Networks Corporation;
Chancellor McMaster University

Dr. Mark Wössner

München
Ehemaliger Vorstandsvorsitzender und Vorsitzender des
Aufsichtsrats der Bertelsmann AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

eCircle AG – Vorsitz
Loewe AG
Douglas Holding AG
Heidelberger Druckmaschinen AG – Vorsitz

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden

Earl G. Graves

New York
Herausgeber Black Enterprise Magazine
(ausgeschieden am 31. Dezember 2007)

Peter A. Magowan

San Francisco
President of San Francisco Giants
(ausgeschieden am 31. Dezember 2007)

Gerd Rheude*

Wörth
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Wörth der Daimler AG
(ausgeschieden am 9. April 2008)

Wolf Jürgen Röder*

Frankfurt am Main
Beauftragter des Vorsitzenden der IG Metall
(ausgeschieden am 9. April 2008)

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG

Dr. Manfred Bischoff (Vorsitzender)
Erich Klemm*
Dr. Manfred Schneider
Dr. Thomas Klebe*

Präsidialausschuss

Dr. Manfred Bischoff (Vorsitzender)
Erich Klemm*
Dr. Manfred Schneider
Dr. Thomas Klebe*

Prüfungsausschuss

Bernhard Walter (Vorsitzender)
Dr. Clemens Börsig
Erich Klemm*
Stefan Schwaab*

Nominierungsausschuss

Dr. Manfred Bischoff (Vorsitzender)
Dr. Manfred Schneider
Lynton R. Wilson

* Vertreter der Arbeitnehmer

Bericht des Aufsichtsrats

Im Geschäftsjahr 2008 befasste sich der Aufsichtsrat in sieben Sitzungen umfassend mit der operativen sowie strategischen Entwicklung des Unternehmens. Zur Diskussion und Entscheidung standen zahlreiche Sachthemen sowie zustimmungspflichtige Maßnahmen, die in der zweiten Jahreshälfte zunehmend von der Finanzkrise beeinflusst wurden. Wie auch im Vorjahr fand zudem ein zweitägiger Strategieworkshop gemeinsam mit dem Vorstand statt.

Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand. Alle Aufsichtsratssitzungen waren gekennzeichnet durch einen intensiven und offenen Austausch mit dem Vorstand zur Lage des Unternehmens, zur Entwicklung der Geschäfts- und Finanzlage und zu den Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation. Zustimmungspflichtige Sachverhalte, Investitionsvorhaben sowie grundsätzliche Fragen der Unternehmenspolitik und -strategie wurden besonders ausführlich behandelt und auf Basis von umfassenden Dokumentationen und Rückfragen an den Vorstand entschieden. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat weiterhin anhand monatlicher Berichte über die wichtigsten wirtschaftlichen Kennzahlen und legte ihm die Quartalsfinanzberichte sowie den Halbjahrsbericht vor.

Zu besonderen Geschäftsvorgängen wurde der Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen umfassend in Kenntnis gesetzt und in sachlich gebotenen Einzelfällen in Abstimmung mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden um schriftliche Beschlussfassung gebeten. Darüber hinaus informierte der Vorstandsvorsitzende den Aufsichtsratsvorsitzenden in regelmäßigen Gesprächen zu allen wichtigen Entwicklungen und anstehenden Entscheidungen.

Themen des Aufsichtsrats im Jahr 2008. Ende Februar 2008 behandelte der Aufsichtsrat den vom Abschlussprüfer mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss 2007 der Gesellschaft, den Konzernabschluss 2007, den Lagebericht der Gesellschaft sowie den Konzernlagebericht. Darüber hinaus beschloss der Aufsichtsrat den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung, die Tagesordnung der Hauptversammlung sowie den Wahlvorschlag für zwei neue Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat. Abschließend genehmigte der Aufsichtsrat die in der Sitzung vorgestellten sonstigen Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder sowie die vorgeschlagene Veröffentlichung der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse.

Im März stimmte der Aufsichtsrat der finanziellen Unterstützung einer Investorenlösung zur Beendigung der Insolvenz eines in wirtschaftliche Notlage geratenen, für das Unternehmen wichtigen Lieferanten zu.

Nach der Wahl der Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat der Daimler AG, die mit der Hauptversammlung wirksam wurde, waren die Sitze der Arbeitnehmervertreter in den Ausschüssen neu zu besetzen. Die hierfür notwendigen Wahlen wurden in einer Sitzung des Aufsichtsrats im Anschluss an die Hauptversammlung durchgeführt.

In einer weiteren Sitzung im April 2008 befasste sich der Aufsichtsrat neben dem Geschäftsverlauf und den Ergebnissen des ersten Quartals auch mit den Resultaten der mit externer Unterstützung durchgeführten Effizienzprüfung des Aufsichtsrats.

Im Mai ermächtigte der Aufsichtsrat den Vorstand zur Durchführung einer Immobilientransaktion der Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Manhattan.

Bezugnehmend auf die in der Hauptversammlung vom 9. April 2008 erteilte Ermächtigung genehmigte der Aufsichtsrat im Juni 2008, unter der Voraussetzung entsprechender freier Gewinnrücklagen gemäß § 272 Abs. 4 HGB, auch im Jahresabschluss 2008 ein Budget zum Rückkauf von maximal 10% der per 9. April 2008 ausstehenden Aktien bis längstens 8. April 2009, dem Tag der nächsten ordentlichen Hauptversammlung. Auf Vorschlag des Vorstands wurde das Programm aufgrund der veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Oktober 2008 ausgesetzt.



Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats

Zusätzlich zur Erörterung des Geschäftsverlaufs und des Ergebnisses im zweiten Quartal befasste sich der Aufsichtsrat in der Sitzung im Juli wie auch in weiteren Sitzungen mit laufenden rechtlichen Verfahren. Er nahm ferner vom Prüfungsausschuss einen detaillierten Bericht zum Stand der Untersuchung der US-Börsenaufsichtsbehörde SEC und des US-Department of Justice (DOJ) entgegen. Weiterhin setzte sich der Aufsichtsrat in Anwesenheit des unabhängigen Compliance-Beraters mit dem Stand der Weiterentwicklung der umfassenden Compliance-Organisation auseinander, einschließlich der begleitenden Maßnahmen zur Kommunikation, Schulung und Überarbeitung bestehender Verhaltensregeln. Abschließend behandelte der Aufsichtsrat die beabsichtigte Neugestaltung des Planungsprozesses des Unternehmens.

Während des zweitägigen Strategieworkshop im September unterrichtete sich der Aufsichtsrat umfassend zu den folgenden Themen: die Umsetzung der vom Vorstand im Vorjahr aufgezeigten strategischen Ausrichtungen der Daimler AG unter Berücksichtigung der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die hierzu initiierten Vorhaben der einzelnen Geschäftsfelder, die Positionierung des Unternehmens und seiner Geschäftsfelder im Wettbewerb sowie die Produktstrategie. Besondere Schwerpunkte bildeten die Wachstumschancen in sich entwickelnden Märkten, die technologische Entwicklung bei Verbrennungsmotoren, elektrische Antriebe, Hybride und wasserstoffbetriebene Antriebe, die neuesten Trends im Konsumentenverhalten sowie die gesamte Technologie- und Marktstrategie zur Sicherstellung nachhaltiger Mobilität.

Im Oktober genehmigte der Aufsichtsrat finanzielle Mittel zur Optimierung und Neuausrichtung des operativen Geschäfts von Daimler Trucks North America, die aufgrund der Entwicklungen auf dem nordamerikanischen Nutzfahrzeugmarkt notwendig geworden waren. Darüber hinaus diskutierte er intensiv mit dem Vorstand die sich verschärfende Finanzkrise im Hinblick auf deren Auswirkungen auf die Automobilindustrie und die Geschäftsentwicklung des Unternehmens. In diesem Zusammenhang wurden neben dem Absatzrückgang in wesentlichen Märkten auch die Rohstoffpreisentwicklung, die Auswirkungen von Währungseffekten, die Neueinschätzung von Fahrzeugrestwerten und die Abhängigkeit von Lieferanten erörtert.

Im Dezember behandelte der Aufsichtsrat die Operative Planung für die Jahre 2009/2010 und beschloss den Finanzierungsrahmen für das Geschäftsjahr 2009. Aufgrund der beträchtlichen Unsicherheiten in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung in den Jahren 2009 und 2010 wird der Vorstand dem Aufsichtsrat die notwendigen Planungsanpassungen zeitgerecht vorlegen. Im Zusammenhang mit der Planung erörterte der Aufsichtsrat mit dem Vorstand auch die Umsetzung von Effizienzprogrammen in allen Geschäftsfeldern sowie notwendige Anpassungen im Produktionsprogramm und deren Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation.

Ferner genehmigte der Aufsichtsrat ein Joint Venture des Geschäftsfelds Daimler Trucks mit Foton in China, den Erwerb einer Beteiligung am russischen Lkw-Hersteller Kamaz und die strategische Allianz mit Evonik zur Entwicklung und Fertigung von Lithium-Ionen-Batterien.

Weitere wichtige Themen der Dezembersitzung waren Personalangelegenheiten des Vorstands, ein Bericht des Vorstands zum Risikomanagementsystem und zu den identifizierten Risiken, verschiedene Corporate Governance-Sachverhalte sowie die Auswirkungen des im Entwurf vorliegenden Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes.

Corporate Governance. Im Jahresverlauf befasste sich der Aufsichtsrat in mehreren Sitzungen mit Themen der Corporate Governance. Die Ergebnisse der erstmals extern durchgeführten Effizienzprüfung des Aufsichtsrats und die hieraus abzuleitenden Maßnahmen wurden in der Aprilsitzung detailliert thematisiert.

Mit der Aufsichtsratssitzung im Juli wurde ein institutionalisierter Tagesordnungspunkt »Executive Session« eingeführt, um in Übereinstimmung mit der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats die Möglichkeit zu bieten, Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können.

In der Dezembersitzung wurden die Entsprechenserklärung 2008 gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 verabschiedet, die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse aktualisiert und der Stand der Umsetzung von Maßnahmen diskutiert, die auf den Ergebnissen der Effizienzprüfung beruhen.

Aufsichtsratsmitglieder sind gehalten, mögliche Interessenkonflikte dem Gesamtgremium gegenüber offenzulegen und sich an der Behandlung von Themen, bei denen ein potenzieller Interessenkonflikt besteht, nicht zu beteiligen.

Ein Mitglied des Aufsichtsrats, Herr Arnaud Lagardère, konnte aufgrund dringender anderweitiger Verpflichtungen und aufgrund medizinischer Notwendigkeiten im Jahresverlauf nur an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilnehmen.

Bericht über die Arbeit der Ausschüsse. Der **Präsidialausschuss** ist im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei Sitzungen zusammengekommen. Dabei wurden neben Corporate Governance Themen und Vergütungsfragen auch Personalangelegenheiten des Vorstands behandelt. Im Februar des Jahres 2008 integrierte der Präsidialausschuss erneut Compliance-Ziele in die individuellen Zielvereinbarungen der Vorstandsmitglieder und bewertete den Zielerreichungsgrad unterjährig in Abstimmung mit dem unabhängigen Compliance-Berater des Unternehmens und mit dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses. Darüber hinaus bereitete der Ausschuss die Sitzungen des Plenums vor und erörterte Corporate Governance Angelegenheiten und Compliance-Themen.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2008 zu sechs Sitzungen zusammen. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht des Ausschusses zu entnehmen (vgl. S. 138).

Der **Nominierungsausschuss** hat sich im Geschäftsjahr 2008 in zwei Sitzungen vorrangig mit der Frage der Struktur, der Ausrichtung und dem Qualifikationsprofil der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat befasst.

Der nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz obligatorische **Vermittlungsausschuss** hatte wie in den Vorjahren auch im vergangenen Geschäftsjahr keinen Anlass, tätig zu werden.

Der Aufsichtsrat wurde über die Tätigkeit und insbesondere über die Entscheidungen aller Ausschüsse kontinuierlich in der jeweils nächsten Aufsichtsratssitzung unterrichtet.

Personalien des Aufsichtsrats. Für die mit Wirkung zum 31. Dezember 2007 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Anteilseignervertreter Earl G. Graves und Peter A. Magowan wurden mit Beschluss des Amtsgerichts Stuttgart vom 7. Februar 2008 Frau Sari Maritta Baldauf (wirksam am 11. Februar 2008) und Herr Dr. Jürgen Hambrecht (wirksam am 8. Februar 2008) zu Mitgliedern des Aufsichtsrats bestellt. Auf Vorschlag des Aufsichtsrats wurden Frau Baldauf und Herr Dr. Hambrecht von der Hauptversammlung am 9. April 2008 für die Zeit bis zum Ablauf der über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2012 beschließenden Hauptversammlung zu Vertretern der Aktionäre in den Aufsichtsrat gewählt.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 9. April 2008 begann die Amtszeit der neu gewählten Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Daimler AG, der Herren Erich Klemm, Jürgen Langer, Helmut Lense, Ansgar Osseforth, Stefan Schwaab und Uwe Werner als betriebliche Vertreter, der Herren Jörg Hofmann, Thomas Klebe und Valter Sanches als gewerkschaftliche Vertreter sowie von Herrn Prof. Flegel als Vertreter der Leitenden Angestellten. Vor diesem Hintergrund waren die Sitze der Arbeitnehmervertreter in den Ausschüssen mit Ausnahme des nur aus Anteilseignervertretern bestehenden Nominierungsausschusses neu zu besetzen. In einer Sitzung im Anschluss an die Hauptversammlung wurde Herr Erich Klemm zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses sowie kraft Amtes zum stellvertretenden Vorsitzenden des Vermittlungsausschusses, Herr Dr. Thomas Klebe zum Mitglied des Präsidial- und des Vermittlungsausschusses sowie Herr Stefan Schwaab zum Mitglied des Prüfungsausschusses gewählt. Mit Beendigung der Hauptversammlung schieden die Arbeitnehmervertreter Herr Gerd Rheude und Herr Wolf Jürgen Röder aus dem Aufsichtsrat aus.

Personalien des Vorstands. In der Aufsichtsratssitzung im Dezember bestellte der Aufsichtsrat Herrn Wilfried Porth (49) für die Dauer von drei Jahren aufgerundet zum Monatsende, d.h. bis zum 30. April 2012, zum Personalvorstand und Arbeitsdirektor. Herr Porth tritt sein Amt nach der Hauptversammlung 2009 an und folgt Herrn Günther Fleig, der im Februar 2009 60 Jahre alt wird und dessen Bestellung mit der für den 8. April 2009 geplanten Hauptversammlung endet.

Prüfung des Jahresabschlusses 2008. Der Jahresabschluss 2008 der Daimler AG und der Lagebericht sind ordnungsgemäß von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (vormals KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft), Berlin, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach IFRS aufgestellten und um einen Konzernlagebericht und weitere Erläuterungen ergänzten Konzernabschluss. Die Abschlussunterlagen und der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers haben dem Aufsichtsrat zur Prüfung vorgelegen. Sie wurden vom Prüfungsausschuss und vom Aufsichtsrat eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, erörtert. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung durch die Abschlussprüfer angeschlossen und im Rahmen seiner eigenen Prüfung festgestellt, dass Einwendungen nicht zu erheben sind. Der Aufsichtsrat billigt die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Schließlich hat der Aufsichtsrat auch den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands geprüft und schließt sich diesem Vorschlag an.

Dank. Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Unternehmen des Daimler-Konzerns und der Unternehmensleitung sowie den ausgeschiedenen Mitgliedern des Aufsichtsrats für ihren persönlichen Einsatz und die erbrachten Leistungen im Geschäftsjahr 2008.

Stuttgart, im Februar 2009

Der Aufsichtsrat



Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Bericht des Prüfungsausschusses

Der Prüfungsausschuss kam im Jahr 2008 zu sechs Sitzungen zusammen. Hieran nahmen in der Regel neben den Ausschussmitgliedern der Aufsichtsratsvorsitzende, der Vorstandsvorsitzende, das für Finanzen und Controlling zuständige Vorstandsmitglied, der Abschlussprüfer und zu den sie betreffenden Tagesordnungspunkten die Leiter der entsprechendem Fachabteilungen teil. Parallel dazu führte der Prüfungsausschussvorsitzende regelmäßig Einzelgespräche, u. a. mit dem Abschlussprüfer, dem Finanzvorstand, dem Leiter des Bilanzbereichs, den Leitern der Bereiche Interne Revision, Corporate Compliance und Recht sowie mit dem unabhängigen Compliance-Berater des Unternehmens. Über die Ergebnisse dieser Gespräche wurde der Prüfungsausschuss regelmäßig informiert. Dem Aufsichtsrat berichtete der Prüfungsausschussvorsitzende über die Ergebnisse der Sitzungen und Gespräche in seiner jeweils darauffolgenden Sitzung.

Im Februar 2008 prüfte der Ausschuss in zwei Sitzungen in Anwesenheit des Abschlussprüfers den Jahresabschluss, den Konzernabschluss sowie den Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Jahr 2007, den Jahresbericht gemäß Form 20-F, den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands und den zur anschließenden Veröffentlichung vorgesehenen Bericht des Vorstands. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat in seiner darauffolgenden Sitzung, die aufgestellten Abschlüsse zu billigen und sich dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands anzuschließen. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss mit dem Entwurf der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2008 und dem Jahresprüfplan der Internen Revision.

In weiteren Sitzungen im Jahresverlauf behandelte der Prüfungsausschuss gemeinsam mit dem Vorstand jeweils in Anwesenheit des Abschlussprüfers ausführlich den Halbjahresbericht und die Quartalsfinanzberichte des Unternehmens.

Der Prüfungsausschuss überprüfte die Qualifikation und Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und in einem gesonderten Verfahren dessen Effizienz auf fortlaufender Basis sowie die Umsetzung der beschlossenen Grundsätze zur Genehmigung von Dienstleistungen des Abschlussprüfers. Nach entsprechendem Beschluss durch die Hauptversammlung beauftragte der Prüfungsausschuss die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (vormals KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft), Berlin, mit der Abschlussprüfung 2008, vereinbarte das Honorar des Abschlussprüfers und legte die Prüfungsschwerpunkte für das Geschäftsjahr 2008 fest.

Einen Schwerpunkt der Ausschusstätigkeit bildete im Geschäftsjahr 2008 die Behandlung des internen Kontrollsystems (Internal Control over Financial Reporting) im Unternehmen gemäß Section 404 des Sarbanes-Oxley Act. Darüber hinaus behandelte der Ausschuss die Effektivität und Weiterentwicklung des Risikomanagementsystems, den Bericht über rechtliche Risiken, Berichte und Programme der Internen Revision und des Bereichs Corporate Compliance, neue gesetzliche Entwicklungen mit entsprechender Relevanz für den Ausschuss sowie wesentliche Unterschiede der Bilanzierung nach HGB im Vergleich zu IFRS.

Wie in den vergangenen Jahren bildete die seitens der amerikanischen Börsenaufsicht SEC veranlasste Untersuchung einen weiteren Schwerpunkt der Ausschussarbeit im Jahr 2008. In jeder turnusmäßigen Sitzung ließ sich der Prüfungsausschuss von der Unternehmensleitung und den an der Untersuchung beteiligten Anwälten und Wirtschaftsprüfern sowie vom unabhängigen Compliance-Berater des Unternehmens über den Stand der Angelegenheit unterrichten. In diesem Zusammenhang wurden auch die Fortschritte bei der Umsetzung und Weiterentwicklung interner Richtlinien und Verhaltenskodizes hin zu einem umfassenden Compliance-System diskutiert. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses wurde auch zwischen den regelmäßigen Sitzungen kontinuierlich über wichtige Zielsetzungen und Aktivitäten der Compliance-Organisation unterrichtet.



Bernhard Walter, Vorsitzender des Prüfungsausschusses

Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss regelmäßig mit Beschwerden und Beanstandungen hinsichtlich der Rechnungslegung, der Unternehmensreputation und der internen Kontrollsysteme, die sich aus der vertraulichen und auf Wunsch anonymen Entgegennahme von Mitteilungen von Beschäftigten des Daimler-Konzerns ergaben. Über Regelverstöße nach Sec. 302 Abs. 5 des Sarbanes-Oxley Acts wurde er gesondert informiert.

Im Februar 2009 prüfte der Ausschuss im Beisein des Abschlussprüfers im Rahmen von zwei Sitzungen den Jahresabschluss 2008, den Konzernabschluss 2008 sowie die jeweiligen Lageberichte einschließlich des Jahresberichts gemäß Form 20-F sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Die Prüfungsberichte und wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Der Ausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung der Unterlagen, sich dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns anzuschließen und die aufgestellten Abschlüsse zu billigen.

Auch im Jahr 2008 führte der Ausschuss eine spezifische Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch.

Stuttgart, im Februar 2009

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bernhard Walter', written in a cursive style.

Bernhard Walter
Vorsitzender

Der nachfolgend dargestellte Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt. Der Konzernabschluss berücksichtigt auch alle zusätzlichen Anforderungen gemäß § 315a(1) des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB).



Konzernabschluss

142 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

143 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

144 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

145 Konzernbilanz

146 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

147 Konzern-Kapitalflussrechnung

148 Konzernanhang

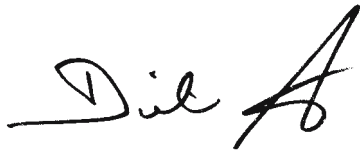
148	1. Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze	177	19. Eigenkapital
157	2. Wesentliche Zu- und Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstiger Vermögenswerte und Schulden	179	20. Aktienorientierte Vergütung
160	3. Umsatzerlöse	184	21. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
160	4. Funktionskosten	189	22. Rückstellungen für sonstige Risiken
162	5. Sonstiges betriebliches Ergebnis	190	23. Finanzierungsverbindlichkeiten
162	6. Übriges Finanzergebnis	191	24. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten
162	7. Zinsergebnis	191	25. Übrige Verbindlichkeiten
163	8. Ertragsteuern	192	26. Konzern-Kapitalflussrechnung
166	9. Immaterielle Vermögenswerte	192	27. Rechtliche Verfahren
168	10. Sachanlagen	193	28. Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen
169	11. Vermietete Gegenstände	195	29. Finanzinstrumente
170	12. Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzinvestitionen	199	30. Risikomanagement
172	13. Forderungen aus Finanzdienstleistungen	206	31. Segmentberichterstattung
175	14. Übrige finanzielle Vermögenswerte	210	32. Kapitalmanagement
176	15. Übrige Vermögenswerte	211	33. Ergebnis je Aktie
176	16. Vorräte	211	34. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen
176	17. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	213	35. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
177	18. Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden (Potsdamer Platz)	214	36. Honorare des Abschlussprüfers
		215	37. Zusätzliche Angaben

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

gemäß § 37y Nr. 1 WpHG i.V.m. §§ 297 Abs. 2 Satz 4 und 315 Abs. 1 Satz 6 HGB

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

Stuttgart, den 24. Februar 2009



Dieter Zetsche



Andreas Renschler



Günther Fleig



Bodo Uebber



Rüdiger Grube



Thomas Weber

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Daimler AG, Stuttgart, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben. Ergänzend wurden wir beauftragt zu beurteilen, ob der Konzernabschluss auch den vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlichten IFRS (IASB-IFRS) entspricht.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

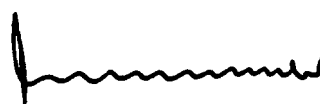
Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften sowie den IASB-IFRS und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Stuttgart, den 24. Februar 2009

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(vormals
KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft)



Prof. Dr. Nonnenmacher
Wirtschaftsprüfer



Krauß
Wirtschaftsprüfer

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Anmerkung	2008	Daimler-Konzern		2008	Industriegeschäft ¹		2008	Daimler Financial Services ¹	
			2007	2006		2007	2006		2007	2006
Angaben in Millionen €										
Umsatzerlöse	3	95.873	99.399	99.222	86.591	90.688	91.116	9.282	8.711	8.106
Umsatzkosten	4	(74.314)	(75.404)	(78.782)	(66.482)	(68.168)	(72.215)	(7.832)	(7.236)	(6.567)
Bruttoergebnis vom Umsatz		21.559	23.995	20.440	20.109	22.520	18.901	1.450	1.475	1.539
Vertriebskosten	4	(9.204)	(8.956)	(8.936)	(8.887)	(8.643)	(8.629)	(317)	(313)	(307)
Allgemeine Verwaltungskosten	4	(4.124)	(4.023)	(4.088)	(3.608)	(3.492)	(3.618)	(516)	(531)	(470)
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten		(3.055)	(3.158)	(3.018)	(3.055)	(3.158)	(3.018)	-	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	5	780	27	642	749	35	617	31	(8)	25
Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen	12	(998)	1.053	(148)	(1.029)	1.051	(174)	31	2	26
Übriges Finanzergebnis	6	(2.228)	(228)	100	(2.226)	(233)	106	(2)	5	(6)
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)²		2.730	8.710	4.992	2.053	8.080	4.185	677	630	807
Zinsergebnis	7	65	471	(90)	76	482	(80)	(11)	(11)	(10)
Ergebnis vor Ertragsteuern		2.795	9.181	4.902	2.129	8.562	4.105	666	619	797
Ertragsteuern	8	(1.091)	(4.326)	(1.736)	(882)	(4.101)	(1.398)	(209)	(225)	(338)
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		1.704	4.855	3.166	1.247	4.461	2.707	457	394	459
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	2	(290)	(870)	617	(290)	(1.850)	46	-	980	571
Konzernergebnis		1.414	3.985	3.783	957	2.611	2.753	457	1.374	1.030
Auf Minderheitsanteile entfallender Gewinn		(66)	(6)	(39)						
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG		1.348	3.979	3.744						
Ergebnis je Aktie (in €)										
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG	33									
Unverwässert										
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		1,71	4,67	3,06						
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern		(0,30)	(0,84)	0,60						
Konzernergebnis		1,41	3,83	3,66						
Verwässert										
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		1,70	4,63	3,04						
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern		(0,30)	(0,83)	0,60						
Konzernergebnis		1,40	3,80	3,64						

¹ Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Daimler Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar und sind daher ungeprüft.

² EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen (2008: 429 Mio. €; 2007: 444 Mio. €; 2006: 418 Mio. €).

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernbilanz

	Anmerkung	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ¹		Daimler Financial Services ¹	
		2008	31. Dezember 2007	2008	31. Dezember 2007	2008	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €							
Aktiva							
Immaterielle Vermögenswerte	9	6.037	5.202	5.964	5.128	73	74
Sachanlagen	10	16.087	14.650	16.022	14.600	65	50
Vermietete Gegenstände	11	18.672	19.638	7.185	8.186	11.487	11.452
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzinvestitionen	12	4.319	5.034	4.258	4.845	61	189
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	25.003	22.933	(302)	-	25.305	22.933
Übrige finanzielle Vermögenswerte	14	3.278	4.155	3.060	3.928	218	227
Aktive latente Steuern	8	2.828	1.882	2.544	1.613	284	269
Übrige Vermögenswerte	15	606	480	454	339	152	141
Langfristige Vermögenswerte		76.830	73.974	39.185	38.639	37.645	35.335
Vorräte	16	16.805	14.086	16.244	13.604	561	482
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17	6.999	6.361	6.793	6.135	206	226
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	17.384	16.280	(67)	-	17.451	16.280
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		6.912	15.631	4.664	14.894	2.248	737
Übrige finanzielle Vermögenswerte	14	4.718	5.472	(2.489)	(1.034)	7.207	6.506
Übrige Vermögenswerte	15	2.571	2.368	181	(68)	2.390	2.436
Zwischensumme kurzfristige Vermögenswerte		55.389	60.198	25.326	33.531	30.063	26.667
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte (Potsdamer Platz)	18	-	922	-	922	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte		55.389	61.120	25.326	34.453	30.063	26.667
Summe Aktiva		132.219	135.094	64.511	73.092	67.708	62.002
Passiva							
Gezeichnetes Kapital		2.768	2.766				
Kapitalrücklagen		10.204	10.221				
Gewinnrücklagen		19.359	22.656				
Übrige Rücklagen		328	1.075				
Eigene Anteile		(1.443)	-				
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital		31.216	36.718				
Minderheitsanteile		1.508	1.512				
Eigenkapital	19	32.724	38.230	28.092	33.840	4.632	4.390
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	21	4.140	3.852	3.969	3.686	171	166
Rückstellungen für Ertragsteuern		1.582	1.761	1.579	1.761	3	-
Rückstellungen für sonstige Risiken	22	4.910	6.129	4.801	5.984	109	145
Finanzierungsverbindlichkeiten	23	31.209	31.867	10.505	11.905	20.704	19.962
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	24	1.942	1.747	1.846	1.589	96	158
Passive latente Steuern	8	1.725	673	(3.171)	(2.091)	4.896	2.764
Rechnungsabgrenzungsposten		1.728	1.855	1.210	1.351	518	504
Übrige Verbindlichkeiten	25	77	114	78	114	(1)	-
Langfristige Schulden		47.313	47.998	20.817	24.299	26.496	23.699
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		6.478	6.939	6.268	6.730	210	209
Rückstellungen für Ertragsteuern		774	548	39	(1.180)	735	1.728
Rückstellungen für sonstige Risiken	22	6.830	7.272	6.647	7.026	183	246
Finanzierungsverbindlichkeiten	23	27.428	23.100	(6.057)	(6.886)	33.485	29.986
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	24	8.376	8.368	7.193	7.255	1.183	1.113
Rechnungsabgrenzungsposten		1.239	1.341	573	777	666	564
Übrige Verbindlichkeiten	25	1.057	1.272	939	1.205	118	67
Zwischensumme kurzfristige Schulden		52.182	48.840	15.602	14.927	36.580	33.913
Zur Veräußerung bestimmte Schulden (Potsdamer Platz)	18	-	26	-	26	-	-
Kurzfristige Schulden		52.182	48.866	15.602	14.953	36.580	33.913
Summe Passiva		132.219	135.094	64.511	73.092	67.708	62.002

¹ Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Daimler Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar und sind daher ungeprüft.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals ¹

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen	Übrige Rücklagen			Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital			Summe Eigenkapital
				Unterschiedsbetrag aus Währungsrechnung	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	Derivative Finanzinstrumente	Eigene Anteile	Minderheitsanteile		
Angaben in Millionen €										
Stand zum 01. Januar 2006	2.647	8.243	21.485	1.967	451	752	-	35.545	412	35.957
Konzernergebnis	-	-	3.744	-	-	-	-	3.744	39	3.783
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und (Aufwendungen)	-	-	-	(1.585)	120	414	-	(1.051)	(36)	(1.087)
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und (Aufwendungen)	-	-	-	-	(27)	(155)	-	(182)	-	(182)
Gesamtertrag der Periode	-	-	3.744	(1.585)	93	259	-	2.511	3	2.514
Dividenden	-	-	(1.527)	-	-	-	-	(1.527)	(20)	(1.547)
Veränderung durch Stock Options	-	39	-	-	-	-	-	39	-	39
Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Aktien	26	284	-	-	-	-	-	310	9	319
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	(29)	(29)	-	(29)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	29	29	-	29
Sonstiges	-	47	-	-	-	-	-	47	17	64
Stand zum 31. Dezember 2006	2.673	8.613	23.702	382	544	1.011	-	36.925	421	37.346
Konzernergebnis	-	-	3.979	-	-	-	-	3.979	6	3.985
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und (Aufwendungen)	-	-	-	(800)	(244)	32	-	(1.012)	68	(944)
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und (Aufwendungen)	-	-	-	-	19	131	-	150	1	151
Gesamtertrag der Periode	-	-	3.979	(800)	(225)	163	-	3.117	75	3.192
Dividenden	-	-	(1.542)	-	-	-	-	(1.542)	(37)	(1.579)
Veränderung durch Stock Options	-	36	-	-	-	-	-	36	-	36
Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Aktien	93	1.549	-	-	-	-	-	1.642	14	1.656
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	(3.510)	(3.510)	-	(3.510)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	27	27	-	27
Einziehung eigener Aktien	-	-	(3.483)	-	-	-	3.483	-	-	-
Sonstiges	-	23	-	-	-	-	-	23	1.039	1.062
Stand zum 31. Dezember 2007	2.766	10.221	22.656	(418)	319	1.174	-	36.718	1.512	38.230
Konzernergebnis	-	-	1.348	-	-	-	-	1.348	66	1.414
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und (Aufwendungen)	-	-	-	(99)	(250)	(599)	-	(948)	(70)	(1.018)
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und (Aufwendungen)	-	-	-	-	14	187	-	201	39	240
Gesamtertrag der Periode	-	-	1.348	(99)	(236)	(412)	-	601	35	636
Dividenden	-	-	(1.928)	-	-	-	-	(1.928)	(92)	(2.020)
Veränderung durch Stock Options	-	(43)	-	-	-	-	-	(43)	-	(43)
Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Aktien	2	17	-	-	-	-	-	19	18	37
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	(4.218)	(4.218)	-	(4.218)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	58	58	-	58
Einziehung eigener Aktien	-	-	(2.717)	-	-	-	2.717	-	-	-
Sonstiges	-	9	-	-	-	-	-	9	35	44
Stand zum 31. Dezember 2008	2.768	10.204	19.359	(517)	83	762	(1.443)	31.216	1.508	32.724

¹ Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 19 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung¹

	2008	Daimler-Konzern		2008	Industriegeschäft ²		2008	Daimler Financial Services ²	
		2007	2006		2007	2006		2007	2006
Angaben in Millionen €									
Konzernergebnis korrigiert um	1.414	3.985	3.783	957	2.611	2.753	457	1.374	1.030
Abschreibungen	5.623	8.010	12.944	3.123	4.220	7.173	2.500	3.790	5.771
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	2.622	3.514	177	653	3.121	(464)	1.969	393	641
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	(720)	(1.307)	(529)	(712)	(1.306)	(545)	(8)	(1)	16
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva									
– Vorräte	(2.717)	(1.751)	68	(2.628)	(1.621)	224	(89)	(130)	(156)
– Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(527)	215	(121)	(517)	198	(118)	(10)	17	(3)
– Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(644)	208	155	(644)	246	122	–	(38)	33
– Vorratsbezogene Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(984)	(175)	(344)	(984)	(175)	(344)	–	–	–
– Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	(862)	389	(1.796)	(1.113)	(1.706)	(2.344)	251	2.095	548
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.205	13.088	14.337	(1.865)	5.588	6.457	5.070	7.500	7.880
Zugänge zu vermieteten Gegenständen	(5.390)	(11.231)	(15.811)	–	–	–	(5.390)	(11.231)	(15.811)
Erlöse aus dem Abgang vermieteter Gegenstände	3.052	4.318	4.991	(179)	–	–	3.231	4.318	4.991
Zugänge zu Sachanlagen	(3.559)	(4.247)	(5.874)	(3.518)	(4.206)	(5.845)	(41)	(41)	(29)
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	(1.543)	(1.354)	(1.322)	(1.523)	(1.327)	(1.301)	(20)	(27)	(21)
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	1.501	1.297	710	1.490	1.263	683	11	34	27
Erwerb von Unternehmen	(982)	(159)	(473)	(981)	(153)	(54)	(1)	(6)	(419)
Erlöse aus dem Verkauf von Unternehmen	515	3.799	1.158	468	3.796	1.169	47	3	(11)
Cash Flow aus der Übertragung der Chrysler-Aktivitäten	–	22.594	–	–	24.029	–	–	(1.435)	–
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	(299)	(422)	57	529	(1.155)	348	(828)	733	(291)
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	(12.717)	(19.813)	(27.550)	11.120	9.920	8.666	(23.837)	(29.733)	(36.216)
Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	11.363	18.959	27.225	(8.005)	(7.207)	(7.548)	19.368	26.166	34.773
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	–	2.247	2.339	–	–	–	–	2.247	2.339
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	(10.134)	(15.030)	(14.827)	(10.134)	(15.030)	(14.862)	–	–	35
Erlöse aus dem Verkauf von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	10.341	19.617	13.467	10.246	19.558	13.467	95	59	–
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(951)	(38)	53	(1.015)	(216)	43	64	178	10
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(8.803)	20.537	(15.857)	(1.502)	29.272	(5.234)	(7.301)	(8.735)	(10.623)
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	1.525	(9.763)	1.472	1.275	(7.347)	3.104	250	(2.416)	(1.632)
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	28.825	16.195	29.107	10.014	(19.508)	(5.744)	18.811	35.703	34.851
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	(27.122)	(28.230)	(26.940)	(11.936)	5.240	1.425	(15.186)	(33.470)	(28.365)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(2.020)	(1.579)	(1.553)	(1.861)	(1.179)	(722)	(159)	(400)	(831)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Minderheitsanteile)	95	1.683	339	(2)	1.440	306	97	243	33
Erwerb eigener Anteile	(4.218)	(3.510)	(29)	(4.218)	(3.510)	(29)	–	–	–
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(2.915)	(25.204)	2.396	(6.728)	(24.864)	(1.660)	3.813	(340)	4.056
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel	(206)	(1.199)	(530)	(135)	(1.162)	(432)	(71)	(37)	(98)
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(8.719)	7.222	346	(10.230)	8.834	(869)	1.511	(1.612)	1.215
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	15.631	8.409	8.063	14.894	6.060	6.929	737	2.349	1.134
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	6.912	15.631	8.409	4.664	14.894	6.060	2.248	737	2.349

¹ Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können Anmerkung 26 entnommen werden.

² Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Daimler Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar und sind daher ungeprüft.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

1. Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»Daimler« oder »der Konzern«) ist im Einklang mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlichten International Financial Reporting Standards (IFRS) und deren Interpretationen aufgestellt worden.

Der Konzernabschluss enthält auch alle Informationen, die gemäß den von der Europäischen Union übernommenen IFRS sowie aufgrund der zusätzlichen Anforderungen nach § 315a (1) Handelsgesetzbuch (HGB) erforderlich sind.

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart, Deutschland.

Der Konzernabschluss der Daimler AG wird in Euro (€) aufgestellt.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 24. Februar 2009 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS. Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2008 verpflichtend anzuwendenden IFRS.

Der Konzern hat IFRS 8 »Operating Segments« bereits im Vorjahr vorzeitig angewendet. IFRS 8 regelt, welche Finanzinformationen ein Unternehmen über seine operativen Segmente in der Berichterstattung zu berichten hat. IFRS 8 ersetzt IAS 14 »Segment Reporting« und folgt in der Segmentberichterstattung dem so genannten »Management Approach«. Demzufolge werden Informationen zu den operativen Segmenten auf Basis der internen Berichterstattung veröffentlicht.

Der Konzern hat die Neufassung zu IAS 1.68 und 1.71 »Statement of financial position: current assets and liabilities« im Jahr 2008 unter Anpassung der Vergleichsperiode vorzeitig angewendet.

Veröffentlichte und von der EU übernommene, aber noch nicht angewendete IFRS. Das IASB hat im März 2007 IAS 23 »Borrowing Costs« geändert. Die Änderung schafft das Wahlrecht zur sofortigen aufwandswirksamen Berücksichtigung von Fremdkapitalkosten ab, das derzeit im Konzern in Anspruch genommen wird. Der geänderte Standard schreibt die Aktivierung von Fremdkapitalkosten vor, die dem Erwerb, der Erstellung oder der Produktion von qualifizierten Vermögenswerten direkt zugeordnet werden können. Vermögenswerte gelten als qualifiziert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum erforderlich ist, um sie in den beabsichtigten gebrauchsfähigen oder verkaufsfähigen Zustand zu versetzen. Der geänderte Standard ist prospektiv ab dem 1. Januar 2009 für qualifizierte Vermögenswerte anzuwenden, mit deren Errichtung oder Herstellung danach begonnen wird. Daimler untersucht derzeit die Auswirkungen von IAS 23 auf den Konzernabschluss.

Im Mai 2008 hat das IASB einen Standard zur Verbesserung der International Financial Reporting Standards veröffentlicht. Darin wird unter anderem die Darstellung des Verkaufs von Vermietvermögen verändert. Die Erlöse aus der Veräußerung von Vermietvermögen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sind nach der Änderung von IAS 16 als Umsatzerlöse zu erfassen. Zahlungen im Zusammenhang mit diesen Veräußerungen sind laut dem überarbeiteten IAS 7 dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zuzuordnen. Daimler wird diese Änderung ab dem 1. Januar 2009 unter Anpassung der Vorjahre berücksichtigen. Dadurch müssen in der Gewinn- und Verlustrechnung die Umsatzerlöse sowie die Umsatzkosten und in der Kapitalflussrechnung die Cash Flows aus der Geschäftstätigkeit sowie aus der Investitionstätigkeit angepasst werden. Die anderen im Standard enthaltenen Verbesserungen werden – soweit anwendbar – zu den jeweiligen Anwendungszeitpunkten umgesetzt.

Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewendete IFRS. Im Januar 2008 hat das IASB die Überarbeitung von IFRS 3 »Business Combinations« und IAS 27 »Consolidated and Separate Financial Statements« veröffentlicht. Wesentliche Änderungen sind: (a) Anforderung, dass die erworbenen Vermögenswerte, die übernommenen Verbindlichkeiten sowie das Eigenkapital einheitlich zum beizulegenden Zeitwert zum Übernahmzeitpunkt bewertet werden (b) erfolgswirksame Erfassung von Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Übernahme entstanden sind (c) Wahlrecht zur Berücksichtigung des anteiligen Geschäftswertes bei Minderheitenanteilen (d) erfolgsneutrale Abbildung von Beteiligungsänderungen, sofern Kontrolle weiterhin vorliegt. Die Bestimmungen treten prospektiv für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen. Daimler beabsichtigt derzeit nicht, die Standards vorzeitig anzuwenden.

Die übrigen verabschiedeten, aber noch nicht verpflichtend anzuwendenden Standards werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Cash Flows des Konzerns haben.

Darstellung. Die Darstellung in der Bilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres oder innerhalb eines längeren Geschäftszyklus fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden als langfristige Posten dargestellt. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Um den Vertrieb bestimmter im Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt.

Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu ermöglichen, haben wir den geprüften Konzernabschluss um ungeprüfte Informationen zum Industriegeschäft bzw. zu den Financial Services ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach IFRS dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Industriegeschäft bzw. Financial Services in Einklang mit IFRS darzustellen. Die Eliminierungen der konzern-internen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Bewertung. Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, derivative Finanzinstrumente oder abgesicherte Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für die Ausnahmen angewandten Bewertungsmethoden werden nachfolgend beschrieben.

Schätzungen und Beurteilungen. Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Beurteilungen vorgenommen werden, welche die bilanzierten Vermögenswerte und Schulden sowie die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag und die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode betreffen. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen und Beurteilungen betroffen sind, betreffen die Werthaltigkeit von vermieteten Gegenständen, die Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Annahmen über zukünftige Cash Flows von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (»Cash Generating Units«) und Entwicklungsprojekten, die Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern, Nutzungsdauern von Sachanlagen, Garantieverpflichtungen sowie Vermögenswerte und Verpflichtungen, die sich auf Leistungen an Arbeitnehmer beziehen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Das Industriegeschäft des Konzerns ist seit Jahren gekennzeichnet durch zunehmenden weltweiten Konkurrenzdruck und technologische sowie regulative Veränderungen. Vor diesem Hintergrund hat Daimler seine Investitions- und Einkaufspolitik sowie seine Entwicklungs- und Produktionsprozesse modifiziert. Diese Maßnahmen beinhalten zum Beispiel Plattformstrategien sowie den Einsatz von mehr Gleichteilen und Modulen. Vor dem Hintergrund dieser strategischen Entscheidungen hat Daimler die Auswirkungen auf die Nutzung seiner Sachanlagen untersucht. Die Nutzungsdauern der planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen wurden aufgrund der veränderten Geschäftsbedingungen für die Jahre nach 2006 neu eingeschätzt. Im Geschäftsjahr 2007 führten die veränderten Nutzungsdauern gegenüber dem Vorjahr zu einem um 888 Mio. € höheren Ergebnis vor Steuern (556 Mio. € nach Steuern und 0,54 € je Aktie). Die erwarteten Auswirkungen auf die Geschäftsjahre 2008 und 2009 wurden damals auf 708 Mio. € bzw. 485 Mio. € vor Steuern beziffert. Die Auswirkung dieser Schätzungsänderung auf das Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern war unwesentlich.

Risiken und Unsicherheiten. Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Daimler ist Risiken und Unsicherheiten ausgesetzt. Eine Verschlechterung der weltwirtschaftlichen Lage ist ein Unsicherheitsfaktor, durch den Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können. Insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzmarktkrise und deren Auswirkungen auf die Realwirtschaft bestehen erhebliche Risiken für die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft. Weitere Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können, betreffen unter anderem eine weitere Zunahme der Überkapazitäten und Wettbewerbsintensität in der Automobilindustrie, Abhängigkeiten von Zulieferern, insbesondere bei Exklusivlieferanten, Entwicklungen der Währungskurse, der Zinssätze und der Rohstoffpreise sowie der Ausgang wesentlicher Gerichtsverfahren und umweltrechtliche bzw. sonstige gesetzliche Bestimmungen.

Grundsätze der Konsolidierung. Der Konzernabschluss umfasst neben dem Abschluss der Daimler AG grundsätzlich die Abschlüsse aller Tochtergesellschaften einschließlich Zweckgesellschaften (Special Purpose Entities), auf welche die Daimler AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. Beherrschung bedeutet die unmittelbare oder mittelbare Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik einer anderen Gesellschaft zu bestimmen, so dass der Konzern einen Nutzen aus den Tätigkeiten dieser Gesellschaft zieht.

Die Abschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Eine Abweichung besteht bei Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), einem wesentlichen Teilkonzern; MFTBC wird mit einem zeitlichen Versatz von einem Monat konsolidiert. Bedeutende Geschäftsvorfälle oder andere Ereignisse, die sich während des Zeitversatzes ereignen, werden im Konzernabschluss berücksichtigt.

Die Abschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften wurden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Alle wesentlichen konzerninternen Salden und Transaktionen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften einschließlich Zweckgesellschaften wurden eliminiert.

Unternehmenszusammenschlüsse, die seit der Umstellung der Rechnungslegung auf IFRS zum 1. Januar 2005 erfolgt sind, werden nach der Erwerbsmethode bilanziert.

Daimler veräußert insbesondere Finanzforderungen aus dem Leasing- und Fahrzeuggeschäft an Zweckgesellschaften. Gemäß IAS 27 »Consolidated and Separate Financial Statements« und der Standing Interpretations Committee (SIC) Interpretation 12 »Consolidation – Special Purpose Entities« müssen diese Zweckgesellschaften konsolidiert werden. Dementsprechend verbleiben die übertragenen finanziellen Vermögenswerte in der Konzernbilanz.

Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen Daimler einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Joint Ventures sind Gesellschaften, die Daimler gemeinschaftlich mit Partnern führt. Die gemeinschaftliche Führung beruht auf einer vertraglichen Vereinbarung, die einstimmige Entscheidungen über die Finanz- und Geschäftspolitik des Joint Ventures erforderlich macht. Wesentliche assoziierte Unternehmen und Joint Ventures werden nach der Equity-Methode bilanziert.

Im Erwerbszeitpunkt wird die Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Eigenkapital als Geschäftswert (»Investor Level Goodwill«) angesetzt und in den Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen.

Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung an einem assoziierten Unternehmen oder eines Joint Ventures, wird der Buchwert der Beteiligung auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Die Wertminderung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung in der Zeile Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen erfasst.

Zu eliminierende Zwischengewinne aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet.

Bei den Beteiligungen an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS), der Tognum AG (Tognum) und an der Chrysler Holding LLC (Chrysler) werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von drei Monaten in den Konzernabschluss einbezogen, da die Konzernabschlüsse dieser assoziierten Unternehmen nicht rechtzeitig vorliegen. Bedeutende Geschäftsvorfälle werden jedoch ohne Zeitversatz bilanziert (siehe auch Anmerkung 12).

Fremdwährungsumrechnung. Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung von in Fremdwährung lautenden finanziellen Vermögenswerten und Schulden erfolgswirksam erfasst. Davon ausgenommen sind zur Veräußerung verfügbare Eigenkapitalanteile und finanzielle Schulden, die zur Absicherung der Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb designiert sind.

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Die daraus nach der Umstellung auf IFRS zum 1. Januar 2005 resultierenden Umrechnungsdifferenzen werden direkt im Eigenkapital ausgewiesen. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen und die Konzern-Kapitalflussrechnungen werden mit den entsprechenden Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollar, der für Daimler wesentlichsten ausländischen Währung, haben sich wie folgt entwickelt:

	2008	2007	2006
	1 € =	1 € =	1 € =
Mittelkurs zum 31. Dezember	1,3917	1,4721	1,3170
Periodendurchschnittskurse			
1. Quartal	1,4976	1,3106	1,2023
2. Quartal	1,5622	1,3481	1,2582
3. Quartal	1,5050	1,3738	1,2743
4. Quartal	1,3166	1,4487	1,2887

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Umsatzrealisierung. Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn der Eigentums- und Gefahrenübergang an den Kunden erfolgt ist, der Betrag der Umsatzerlöse verlässlich bestimmt und von dessen Bezahlung ausgegangen werden kann. Die Umsatzerlöse werden abzüglich Skonti, Preisnachlässen, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen.

Aufgrund unterschiedlicher markt- und produktabhängiger Faktoren, wie z. B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden, setzt Daimler Verkaufsanreize ein. Der Konzern behält sich vor, zu einem Zeitpunkt seiner Wahl unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung anzubieten, einschließlich finanzieller Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen.

Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert. Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der Forderungen in Höhe des Barwerts und die Umsatzerlöse werden um die gewährten Zinsvorteile gekürzt.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam aufgelöst. Die Auflösung erfolgt proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Sofern Erfahrungswerte nur unzureichend vorliegen, werden die Erträge linear realisiert. Ein Verlust aus diesen Verträgen wird im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die Summe der erwarteten Kosten für vertragliche Leistungen die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigt.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien Wartungsverträgen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen auf der Grundlage ihrer geschätzten beizulegenden Zeitwerte.

Fahrzeugverkäufe, bei denen der Konzern eine Restwertgarantie gewährt (z. B. bei Verkäufen an einige Autovermieter), werden als »Operating Lease« bilanziert. Restwertgarantien verpflichten Daimler entweder zu Ausgleichszahlungen an den Kunden, wenn bei Wiederverkauf des Fahrzeugs im Rahmen einer Auktion der vom Kunden erzielte Erlös unter dem garantierten Restwert liegt, oder zum Rückkauf des Fahrzeugs nach einer festgelegten Laufzeit zu einem garantierten Betrag. Gewinne und Verluste aus dem Wiederverkauf der Fahrzeuge sind im Bruttoergebnis vom Umsatz enthalten.

Erlöse aus »Operating Leases« werden linear über die Laufzeit des Vertrags realisiert.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Intangible Assets« nicht aktivierungspflichtig sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam erfasst.

Fremdkapitalkosten. Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst.

Zinsergebnis. Das Zinsergebnis enthält den Zinsaufwand aus Schulden, Zinserträge aus der Anlage von Wertpapieren und Zahlungsmitteln sowie Zinsen und Änderungen der Marktwerte im Zusammenhang mit Zins-Sicherungsgeschäften. Darunter fallen auch Erträge und Aufwendungen aus der Verteilung von Agien bzw. Disagien. Ferner werden die Zinskomponenten aus leistungsorientierten Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen unter diesem Posten ausgewiesen.

Eine Ausnahme von diesen Grundsätzen wird für Financial Services gemacht. Hier werden die Zinserträge und -aufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Übriges Finanzergebnis. Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge von Finanzvorgängen gezeigt, die nicht im Zinsergebnis enthalten sind, z. B. Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken.

Gewinne und Verluste aus der Ausgabe neuer Anteile von Tochterunternehmen an Dritte, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns vermindert («Verwässerungsgewinne und -verluste») sowie Daimlers Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, werden im übrigen Finanzergebnis bzw. im Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen berücksichtigt.

Ertragsteuern. Die laufenden Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen des Jahres sowie den nationalen Steuervorschriften berechnet. Darüber hinaus beinhalten die laufenden Steuern des Jahres auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht veranlagte Jahre sowie Zinszahlungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Die latenten Steuern spiegeln innerhalb der Ertragsteuern – mit Ausnahme erfolgsneutral im Eigenkapital vorzunehmender Veränderungen – die Entwicklungen der aktiven und passiven latenten Steuern wider.

Aktive und passive latente Steuern werden auf Basis von temporären Unterschieden zwischen den bilanziellen und steuerlichen Wertansätzen einschließlich von Unterschieden aus Konsolidierung, Verlustvorträgen und Steuergutschriften ermittelt. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften verwendet, die zum Bilanzstichtag gültig oder angekündigt sind. Aktive latente Steuern werden in dem Umfang erfasst, in dem zu versteuerndes Einkommen auf Ebene der relevanten Finanzbehörde für die Nutzung der abzugsfähigen temporären Differenzen zur Verfügung stehen wird. Daimler nimmt eine Wertberichtigung auf aktive latente Steuern vor, wenn es nicht wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird oder wenn Daimler keine Verfügungsgewalt über den Steuervorteil hat.

Steuervorteile aus unsicheren Ertragsteuerpositionen werden mit der besten Schätzung der erwarteten Steuerzahlung angesetzt.

Aufgegebene Aktivitäten. In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird die Geschäftstätigkeit von Chrysler einschließlich des dazugehörenden nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäfts bis 3. August 2007, das Chrysler-Entkonsolidierungsergebnis sowie Anpassungen von Beträgen, die in direktem Zusammenhang mit dieser Veräußerung stehen als aufgegebene Aktivitäten ausgewiesen (siehe Anmerkung 2).

Ergebnis je Aktie. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG durch den gewogenen Durchschnitt der Zahl der im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird. Das verwässerte Ergebnis je Aktie berücksichtigt zusätzlich alle aufgrund von Wertpapieren oder anderen Rechten möglicherweise auszugebenden Aktien.

Geschäftswerte. Der Betrag, um den die Anschaffungskosten einer nach dem 1. Januar 2005 erfolgten Unternehmensakquisition die Summe der Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt, wird als Geschäftswert angesetzt; beim Erwerb von Minderheitsanteilen wird in gleicher Weise verfahren. Ist die Gegenleistung an Bedingungen geknüpft, werden diesbezügliche Wertänderungen im Geschäftswert erfasst.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte. Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sofern erforderlich werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Eine Änderung von einer unbegrenzten auf eine begrenzte Nutzungsdauer wird prospektiv vorgenommen.

Immaterielle Vermögenswerte (mit Ausnahme von Entwicklungskosten) mit begrenzter Nutzungsdauer werden grundsätzlich linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben (3 bis 10 Jahre) und immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn Anzeichen vorliegen, dass der immaterielle Vermögenswert wertgemindert sein könnte. Die Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderung behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Entwicklungskosten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien von IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilige Gemeinkosten und werden über die geplante Produktlebensdauer (2 bis 10 Jahre) abgeschrieben. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten sind Bestandteil der Herstellungskosten und werden den Fahrzeugen und Komponenten zugeordnet, durch die sie verursacht worden sind. Bei Verkauf der Vorräte werden sie in den Umsatzkosten berücksichtigt.

Sachanlagen. Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt. Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilige Gemeinkosten. Soweit vorhanden, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts. Sachanlagen, die im Rahmen eines »Finance Lease« bilanziert werden, sind mit dem niedrigeren Wert aus dem Barwert der Mindestleasingzahlungen und dem Zeitwert des Leasinggegenstands, abzüglich kumulierter Abschreibungen und sonstiger kumulierter Wertminderungen berücksichtigt. Die Abschreibung erfolgt linear. Restwerte der Vermögenswerte werden entsprechend berücksichtigt. Sachanlagen werden über die folgenden Nutzungsdauern abgeschrieben:

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 bis 30 Jahre

Leasing. Als Leasing-Verträge gelten alle Vereinbarungen, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts für einen festgelegten Zeitraum gegen Zahlung übertragen. Dies gilt auch für Vereinbarungen, in denen die Übertragung eines solchen Rechts nicht ausdrücklich beschrieben ist. Der Konzern nutzt als Leasing-Nehmer Sachanlagen und vermietet als Leasing-Geber seine Produkte, vor allem Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Transporter und Busse. Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasing-Gegenstand wird beurteilt, ob dem Leasing-Nehmer (so genannte »Finance Leases«) oder dem Leasing-Geber (so genannte »Operating Leases«) das wirtschaftliche Eigentum am Leasing-Gegenstand zuzurechnen ist. Mietaufwendungen aus »Operating Lease«, bei denen der Konzern als Leasing-Nehmer auftritt, werden über die entsprechenden Leasing-Zeiträume linear berücksichtigt. Vermietete Gegenstände, die Daimler als Leasing-Geber bei »Operating Lease« bilanziert, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf die erwarteten Restwerte abgeschrieben. Leasing-Verträge über veräußerte und zurückgemietete Vermögenswerte (Sale and Lease back) werden nach denselben Grundsätzen im Konzernabschluss dargestellt.

Wertminderung nicht-finanzieller Vermögenswerte. Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen von Vermögenswerten vorliegen. Liegen solche Anzeichen vor oder ist ein jährlicher Niederstwerttest erforderlich (beispielsweise für Geschäftswerte, immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer sowie noch nicht nutzungsbereite immaterielle Vermögenswerte), nimmt Daimler eine Schätzung des erzielbaren Betrags des Vermögenswerts vor. Der erzielbare Betrag wird für jeden einzelnen Vermögenswert bestimmt, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt Zahlungsmittelzuflüsse, die nicht weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) sind. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und dem Nutzungswert. Daimler bestimmt den erzielbaren Betrag als beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und vergleicht diesen mit den Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Der beizulegende Zeitwert wird durch Diskontierung zukünftiger Zahlungsströme mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die Zahlungsströme, die der Ermittlung der Restwerte zugrunde liegen, werden auf Basis der operativen Planung (Zwei-Jahreszeitraum) unter Heranziehung zusätzlicher Informationen aus der strategischen Planung, jedoch grundsätzlich ohne Berücksichtigung von Zuwächsen ermittelt. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts berücksichtigt. Kann der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten nicht bestimmt werden oder ist er niedriger als der Buchwert, wird der Nutzungswert ermittelt. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung, soweit diese sich nicht auf Geschäftswerte bezieht, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesem Fall führt Daimler eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durch. Dabei wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht. Der erhöhte Buchwert darf jedoch den Buchwert nicht übersteigen, der ermittelt worden wäre (abzüglich von Amortisation oder Abschreibungen), wenn in früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen werden als zur Veräußerung bestimmt klassifiziert und gesondert in der Bilanz ausgewiesen. Die Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen werden dann nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern mit dem niedrigeren Betrag aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine entsprechende Wertaufholung. Die Wertaufholung ist auf die zuvor für die jeweiligen Vermögenswerte erfassten Wertminderungen begrenzt.

Vorräte. Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich aus dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich noch anfallender Kosten. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten werden nach der Durchschnittsmethode ermittelt und beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die angefallen sind, um die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Bei selbst erstellten unfertigen und fertigen Erzeugnissen beinhalten die Herstellungskosten auch produktionsbezogene Gemeinkosten basierend auf einer Normalauslastung.

Finanzinstrumente. Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Als finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten erfasste Finanzinstrumente werden grundsätzlich getrennt ausgewiesen. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald Daimler Vertragspartei des Finanzinstruments wird.

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Für die Folgebewertung werden die Finanzinstrumente einer der in IAS 39 »Financial Instruments: Recognition and Measurement« aufgeführten Bewertungskategorien zugeordnet. Dem Erwerb oder der Emission direkt zurechenbare Transaktionskosten werden bei der Ermittlung des Buchwerts berücksichtigt, wenn die Finanzinstrumente nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Wenn Handelstag und Erfüllungstag (d. h. Tag der Lieferung) auseinander fallen, wählt Daimler den Handelstag für die erstmalige bilanzielle Erfassung bzw. den bilanziellen Abgang.

Finanzielle Vermögenswerte. Finanzielle Vermögenswerte beinhalten insbesondere Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten, Kassenbestände, derivative finanzielle Vermögenswerte sowie marktgängige Wertpapiere und Finanzinvestitionen.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen die als zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte, wie z. B. Aktien oder verzinsliche Wertpapiere, werden als zu Handelszwecken gehalten eingestuft, wenn sie mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben werden. Derivate, einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden, werden ebenfalls als zu Handelszwecken gehalten eingestuft, es sei denn, sie wurden als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen und sind als solche effektiv. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Vermögenswerten, die zu Handelszwecken gehalten werden, werden erfolgswirksam erfasst.

Kredite und Forderungen. Kredite und Forderungen sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimm- baren Zahlungen, die nicht auf einem aktiven Markt notiert sind, wie zum Beispiel Forderungen aus Finanzdienstleistungen oder Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Nach dem erstmaligen Ansatz werden die Kredite und Forderungen zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich Wertminderungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen ausgebucht oder wertgemindert werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die als zur Veräußerung verfügbar und nicht in eine der vorstehend genannten Kategorien eingeordnet sind. Diese Kategorie enthält unter anderem Eigenkapitalinstrumente und Schuldtitel wie beispielsweise Staatsanleihen, Industrieanleihen und Commercial Papers.

Nach der erstmaligen Bewertung werden zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert bewertet, wobei die nicht realisierten Gewinne oder Verluste erfolgsneutral im Eigenkapital in der Rücklage für zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte erfasst werden. Sofern es objektive Hinweise auf eine Wertminderung gibt oder wenn Änderungen des Zeitwerts eines Fremdkapitalinstruments aus Wechselkursschwankungen resultieren, werden diese erfolgswirksam berücksichtigt. Mit dem Abgang finanzieller Vermögenswerte werden die im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam erfasst. Lässt sich für nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente der Zeitwert nicht hinreichend verlässlich bestimmen, werden die Anteile zu fortgeführten Anschaffungskosten (gegebenenfalls abzüglich Wertminderungen) bewertet. Erhaltene Zinsen aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden grundsätzlich als Zinserträge unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam berücksichtigt. Dividenden werden mit Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfolgswirksam erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen insbesondere Kassenbestände, Schecks, Einlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagenzertifikate mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stimmen mit dem Zahlungsmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung überein.

Wertminderung finanzieller Vermögenswerte. Zu jedem Bilanzstichtag werden die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, daraufhin untersucht, ob objektive Hinweise (wie etwa erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners, bedeutende Veränderungen des technologischen, ökonomischen und rechtlichen Umfelds sowie des Marktumfelds des Schuldners) auf eine Wertminderung hindeuten. Für Eigenkapitalinstrumente ist ein nachhaltiges oder signifikantes Absinken des beizulegenden Zeitwerts ein objektiver Hinweis auf eine möglicherweise vorzunehmende Wertminderung. Daimler hat Kriterien für die Signifikanz und Dauerhaftigkeit der Wertminderung festgelegt. Ein Absinken des beizulegenden Zeitwerts um mehr als 20% ist als signifikant anzusehen; das Absinken ist nachhaltig, soweit es länger als neun Monate anhält.

Kredite und Forderungen. Die Höhe der Wertminderung bei Krediten und Forderungen ist die Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem Barwert der erwarteten künftigen Cash Flows (mit Ausnahme erwarteter künftiger, noch nicht eingetretener Kreditausfälle), abgezinst mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswerts. Die Wertminderung wird ergebniswirksam erfasst.

Verringert sich die Höhe der Wertberichtigung in einer der folgenden Berichtsperioden und kann diese Verringerung objektiv auf einen nach der Erfassung der Wertminderung eingetretenen Sachverhalt zurückgeführt werden, wird die in früheren Perioden erfasste Wertberichtigung ergebniswirksam rückgängig gemacht.

Die Wertminderungen von Krediten und Forderungen (z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen einschließlich Forderungen aus Finance Leases, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) werden größtenteils auf Wertberichtigungskonten erfasst. Die Entscheidung, ob ein Ausfallrisiko mittels eines Wertberichtigungskontos oder über eine direkte Minderung der Forderung berücksichtigt wird, hängt davon ab, wie hoch die Wahrscheinlichkeit eines Forderungsausfalls geschätzt wird. Wenn Forderungen als uneinbringlich eingestuft werden, wird der entsprechende wertgeminderte Vermögenswert ausgebucht.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Ist ein zur Veräußerung verfügbarer Vermögenswert in seinem Wert gemindert, wird ein bislang nur erfolgsneutral im Eigenkapital erfasster Betrag in Höhe der Differenz zwischen den Anschaffungskosten (abzüglich etwaiger Tilgungen und Amortisationen) und dem aktuellen beizulegenden Zeitwert, abzüglich etwaiger, bereits früher ergebniswirksam erfasster Wertberichtigungen dieses finanziellen Vermögenswerts, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Wertaufholungen bei Eigenkapitalinstrumenten, die als zur Veräußerung verfügbar eingestuft sind, werden erfolgsneutral erfasst. Wertaufholungen bei Fremdkapitalinstrumenten werden ergebniswirksam erfasst, wenn sich der Anstieg des beizulegenden Zeitwerts des Instruments objektiv auf ein Ereignis zurückführen lässt, das nach der ergebniswirksamen Erfassung der Wertminderung eingetreten ist.

Finanzielle Verbindlichkeiten. Finanzielle Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, derivative finanzielle Verbindlichkeiten und andere Verbindlichkeiten.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinzmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten. Als zu Handelszwecken gehalten werden Derivate, einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden, eingestuft, es sei denn, sie wurden als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen und sind als solche effektiv. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Verbindlichkeiten, die zu Handelszwecken gehalten werden, werden erfolgswirksam erfasst.

Derivative Finanzinstrumente und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen. Derivative Finanzinstrumente wie zum Beispiel Termingeschäfte, Swaps, Optionen, Futures, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Caps und Floors werden bei Daimler insbesondere zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken eingesetzt, die aus operativen Tätigkeiten, Finanztransaktionen und Investitionen resultieren.

Eingebettete Derivate werden vom Basisvertrag, der nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, getrennt, wenn die Beurteilung ergibt, dass die wirtschaftlichen Merkmale und Risiken des eingebetteten Derivats nicht eng mit den wirtschaftlichen Merkmalen und Risiken des Basisvertrags verbunden sind.

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert börsennotierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet, wie z. B. Discounted-Cash-Flow-Modelle oder Optionspreismodelle. Derivate werden als Vermögenswert ausgewiesen, wenn deren beizulegender Zeitwert positiv ist und als Verbindlichkeit, wenn deren beizulegender Zeitwert negativ ist.

Wenn die Vorgaben des IAS 39 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert Daimler die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt entweder als Fair Value Hedge oder als Cash Flow Hedge. Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Bei einem Cash Flow Hedge werden zu zahlende bzw. zu erhaltende schwankende Zahlungsströme im Zusammenhang mit einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme abgesichert. Die Dokumentation der Sicherungsbeziehungen beinhaltet die Ziele und Strategie des Risikomanagements, die Art der Sicherungsbeziehung, das gesicherte Risiko, die Bezeichnung des Sicherungsinstruments und des Grundgeschäfts sowie eine Beschreibung der Methode zur Effektivitätsmessung. Die Sicherungsbeziehungen werden hinsichtlich der Erreichung einer Kompensation der Risiken aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Zahlungsströme in Bezug auf das abgesicherte Risiko als in hohem Maße wirksam eingeschätzt und regelmäßig dahingehend untersucht, ob sie während der gesamten Berichtsperiode, für die sie designiert waren, hocheffektiv waren.

Zeitwertänderungen der Derivate werden regelmäßig im Ergebnis oder im Eigenkapital als Bestandteil der übrigen Rücklagen berücksichtigt, je nachdem, ob es sich bei den Sicherungsbeziehungen um Fair Value Hedges oder Cash Flow Hedges handelt. Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte ergebniswirksam erfasst. Die Zeitwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst erfolgsneutral in den übrigen Rücklagen berücksichtigt. Die Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Ergebnis berücksichtigt.

Werden derivative Finanzinstrumente nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen, weil die Voraussetzungen für ein Hedge Accounting nicht oder nicht mehr erfüllt sind, werden diese als zu Handelszwecken gehalten eingestuft.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Die Bewertung von leistungsorientierten Plänen aus Pensionsverpflichtungen und anderen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (z. B. Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der »Projected Unit Credit Method«. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen für die Bewertung leistungsorientierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, die in zukünftigen Perioden zu tilgen sind. Die Tilgung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste, die ab dem 1. Januar 2005 angefallen sind, erfolgt gemäß der »Korridormethode«. Hiernach erfolgt eine anteilige erfolgswirksame Tilgung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste für das folgende Jahr, wenn die unberücksichtigten Gewinne und Verluste 10% des höheren Betrags von (1) der Verpflichtung aus dem leistungsorientierten Plan oder (2) dem beizulegenden Zeitwert des entsprechenden Planvermögens überschreiten. In diesem Fall ermittelt sich der ergebniswirksam zu berücksichtigende Tilgungsbetrag aus dem übersteigenden Betrag dividiert durch die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Mitarbeiter.

Werden die Leistungen aus einem Plan verändert, wird der Teil der Leistungsänderung, der sich auf Dienstleistungen der Mitarbeiter vergangener Perioden bezieht, linear über den Erdienungszeitraum erfolgswirksam erfasst; soweit diese Ansprüche jedoch bereits unverfallbar sind, werden diese sofort erfolgswirksam berücksichtigt.

Eine aus Vorauszahlungen auf zukünftige Beiträge resultierende negative Nettopensionsverpflichtung wird nur insoweit als Vermögenswert berücksichtigt, wie hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung zukünftiger Beiträge entsteht. Ein übersteigender Betrag wird sofort im periodenbezogenen Nettopensionsaufwand erfasst (so genanntes »Asset Ceiling«).

Rückstellungen für sonstige Risiken und Eventualverbindlichkeiten. Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und die voraussichtliche Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Für Restrukturierungsmaßnahmen werden Rückstellungen gebildet, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen wurde oder dieser bereits kommuniziert wurde. Rückstellungen werden regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte, bei Beginn eines Leasingvertrags oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieaufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Daimler berücksichtigt Verpflichtungen aus dem Abgang von Sachanlagen mit ihrem beizulegenden Zeitwert ab der Periode, in der die Verpflichtung begründet wird.

Restrukturierungsrückstellungen werden gebildet, wenn die Maßnahmen den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen entstehen Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und für Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten.

Aktienorientierte Vergütung. Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt sowie eigenkapitalbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente erfolgt.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts von eigenkapitalbasierten Vergütungsplänen erfolgt grundsätzlich mittels eines modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells zum Gewährungszeitpunkt und bestimmt den gesamten Personalaufwand, der über den Erdienungszeitraum erfolgswirksam erfasst und gegen die Kapitalrücklage verrechnet wird.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und als Rückstellung ausgewiesen. Der anteilige Aufwand der Periode entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Berichtsstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung. Gezahlte Zinsen und Steuern sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Gezahlte Dividenden werden im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

2. Wesentliche Zu- und Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstiger Vermögenswerte und Schulden

Zugänge

Kamaz. Im Dezember 2008 hat der Konzern, im Rahmen einer strategischen Partnerschaft, einen Anteil von 10% an dem russischen Nutzfahrzeug-Hersteller Kamaz OAO (Kamaz) für 185 Mio. € (250 Mio. US-\$) in bar erworben. Darüber hinaus wurde eine Einmalzahlung von bis zu 50 Mio. US-\$ im Jahr 2012 vereinbart, die von einem erfolgreichen Geschäftsverlauf bei Kamaz abhängt. Daimler beabsichtigt mit Kamaz mehrere gemeinsame Projekte durchzuführen, die beispielsweise den Vertrieb, die gemeinsame Nutzung von Komponenten sowie den Technologietransfer betreffen. Aufgrund vereinbarter Mitwirkungsrechte im Aufsichtsrat sowie umfangreicher vertraglicher Rechte als Minderheitsaktionär kann der Konzern einen maßgeblichen Einfluss bei Kamaz ausüben. Infolge dessen bezieht der Konzern die Beteiligung an Kamaz nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein; der Ergebnisanteil des Konzerns wird dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

Tognum. Im Jahr 2008 hat der Konzern insgesamt einen 28,4%-Anteil an der Tognum AG (Tognum) erworben. Die Anschaffungskosten betragen 702 Mio. € in bar. Die Beteiligung an Tognum wird mit einem Zeitversatz von drei Monaten nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen; die anteiligen Ergebnisse werden Vans, Buses, Other zugeordnet.

Abgänge

Chrysler-Aktivitäten. Am 14. Mai 2007 hat der Vorstand der Daimler AG beschlossen, die Mehrheit an Chrysler und dem dazugehörigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäft an eine Tochtergesellschaft des Private Equity Unternehmens Cerberus Capital Management, L.P. (Cerberus) abzugeben. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat am 16. Mai 2007 dieser Transaktion zugestimmt; die Transaktion wurde am 3. August 2007 abgeschlossen.

Cerberus leistete am 3. August 2007 eine Einlage von 5,2 Mrd. € (7,2 Mrd. US-\$) in bar für den Anteil von 80,1% an der neu gegründeten Chrysler Holding LLC, die die Anteile an den Chrysler-Aktivitäten hält. Von diesem Betrag hat der Konzern 0,9 Mrd. € (1,2 Mrd. US-\$) in bar entnommen. Nach der Kapitaleinlage von Cerberus beträgt der Anteil von Daimler an dieser Gesellschaft 19,9%. Der Konzern berücksichtigt diesen Anteil ab dem 4. August 2007 mit einem dreimonatigen Zeitversatz nach der Equity-Methode im Konzernabschluss und ordnet die Ergebnisse Vans, Buses, Other zu (siehe auch Anmerkung 12).

Im Zusammenhang mit dem Abschluss der Transaktion haben Tochtergesellschaften der Chrysler Holding LLC Verbindlichkeiten in Höhe von 24,7 Mrd. € an Daimler zurückbezahlt.

Darüber hinaus hat der Konzern weitere Ansprüche in Abhängigkeit von der zukünftigen Entwicklung gewisser Sachverhalte (z.B. Restwerte für Leasingfahrzeuge), die am 3. August 2007 einen Marktwert von 0,2 Mrd. € hatten.

Des Weiteren gewährte Daimler ein nachrangiges Darlehen mit einem Nominalbetrag von 0,4 Mrd. US-\$ an Chrysler.

Außerdem hat Daimler die Finanzierung dieser Transaktion unterstützt und dem Industriegeschäft von Chrysler eine nachrangige Kreditlinie in Höhe von 1,5 Mrd. US-\$ zur Verfügung gestellt, die im zweiten Quartal 2008 vollständig in Anspruch genommen wurde.

Die mit Cerberus abgeschlossene Transaktion unterliegt, bezogen auf Sachverhalte vor dem Abschluss oder im Zusammenhang mit dem Abschluss der Transaktion, aus denen eine zukünftige Inanspruchnahme resultieren könnte (z.B. Steuerzahlungen), geschäftsüblichen Gewährleistungen von Seiten des Daimler-Konzerns. Im Jahr 2008 hat Cerberus Ansprüche an Daimler gestellt, deren Umfang den investierten Betrag übersteigt und über die vertraglich vereinbarten möglichen Gewährleistungen hinausgeht. Daimler hält diese Ansprüche für unbegründet.

Im Rahmen der Transaktion hat Daimler mit der Pension Benefit Guaranty Corporation eine Vereinbarung getroffen, in der der Konzern Zahlungen in Höhe von insgesamt bis zu 1 Mrd. US-\$ an die Chrysler-Pensionsfonds garantiert. Die Garantie ist, beginnend mit dem Abschluss der Transaktion, begrenzt auf einen Zeitraum von fünf Jahren und kann nur in Anspruch genommen werden, wenn in diesem Zeitraum die Pensionspläne von Chrysler beendet werden. Ferner werden gewisse in der Vergangenheit vom Konzern zugunsten der Chrysler-Aktivitäten gewährte Garantien fortgeführt. Der Wert dieser Garantien hat sich zum 31. Dezember 2008 planmäßig um 0,4 auf 0,3 Mrd. € verringert. Zur Abdeckung der den Garantien zugrunde liegenden Verpflichtungen hat Chrysler eine Einlage auf einem Treuhandkonto zur Verfügung gestellt, die sich zum 31. Dezember 2008 um 0,1 auf 0,2 Mrd. € reduzierte.

Außerdem haben Daimler und Cerberus zusätzliche Vereinbarungen über die Bedingungen der zukünftigen Zusammenarbeit und über Dienstleistungen in den Bereichen Produktion, Forschung und Entwicklung, Vertrieb, Einkauf und Finanzdienstleistungen getroffen.

Die Ergebnisse der Chrysler-Aktivitäten sind für die Jahre 2007 und 2006 in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten separat dargestellt. Der Konzern hatte mit der Klassifizierung der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte und Schulden zum 16. Mai 2007 die planmäßige Abschreibung der langfristigen Vermögenswerte der Chrysler-Aktivitäten eingestellt.

Sämtliche Vermögenswerte und Schulden, die den Chrysler-Aktivitäten zum Zeitpunkt des Abschlusses der Transaktion zuzuordnen waren, wurden im Jahr 2007 entkonsolidiert. Der Aufwand aus der Entkonsolidierung betrug 753 Mio. € und ist im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten. Bei der Ermittlung des Entkonsolidierungsergebnisses mussten gewisse Annahmen getroffen werden.

Zukünftige Steuervorteile aufgrund zeitlicher Bewertungsunterschiede, die im Zusammenhang mit den entkonsolidierten Vermögenswerten und Schulden stehen, werden mit Einschränkungen weiterhin für den Konzern nutzbar sein. Zum Entkonsolidierungszeitpunkt betragen die aktiven latenten Steuern auf diese Bewertungsunterschiede 2,0 Mrd. €. Aufgrund der Chrysler-Transaktion haben sich die Voraussetzungen für den Konzern, diese latenten Steuern zu realisieren verändert; die daraus resultierende notwendige Überprüfung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern führte im dritten Quartal 2007 zu einer Wertberichtigung von 2,0 Mrd. €. Darüber hinaus mussten Abwertungen auf ausländische Steuergutschriften in Höhe von 0,2 Mrd. € vorgenommen werden. Die Aufwendungen sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2007 in der Ertragsteuern der fortgeführten Aktivitäten enthalten.

Daimler und sein chinesischer Partner Beijing Automotive Industry Holding Co. Ltd. (BAIC) halten je 50% der Anteile an dem Gemeinschaftsunternehmen Beijing-Benz-DaimlerChrysler Automotive Co. Ltd. (BBDC), das Mercedes-Benz Personenkraftwagen sowie Chrysler Fahrzeuge in China produziert und vertreibt. Im Rahmen der Trennung von Chrysler im Jahr 2007 wurde mit Chrysler bzw. Cerberus auch eine vorläufige Rahmenvereinbarung zum zukünftigen Geschäftsmodell von BBDC getroffen. Die endgültigen Regelungen zur zukünftigen Zusammenarbeit bei BBDC in Bezug auf die Produktion von Chrysler-Fahrzeugen sollten zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden.

Im Juni 2008 wurde vereinbart, dass BBDC die Produktion von Chrysler-Fahrzeugen nach Ablauf der bestehenden Lizenzverträge einstellt. Die Vereinbarung stand unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch BAIC bzw. BBDC.

In diesem Zusammenhang haben Daimler, BAIC und BBDC im Dezember 2008 einen Vertrag unterzeichnet, in dem geregelt ist, dass bestimmte Kosten von Daimler zu tragen und an BBDC zu erstatten sind, da diese unmittelbar auf die Abgabe der Mehrheit an Chrysler zurückzuführen sind. Bei diesen Kosten handelt es sich insbesondere um die Abwertung von Produktionsanlagen und bei BBDC vorhandener Vorräte sowie die Entschädigung von Lieferanten und Vertriebspartnern. Daimler erhält in diesem Zusammenhang keine weiteren Anteile an BBDC.

Daimler hat daher im Jahr 2008 weitere Aufwendungen in Höhe von 293 Mio. € (vor Steuern) berücksichtigt, die im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen werden. Im Jahr 2008 wurden 186 Mio. € bereits zahlungswirksam.

Das Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten setzt sich wie folgt zusammen:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Umsatzerlöse	–	30.037	54.856
Umsatzkosten	–	(26.410)	(48.624)
Vertriebskosten	–	(1.579)	(2.583)
Allgemeine Verwaltungskosten	–	(1.172)	(1.901)
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	–	(647)	(1.210)
Sonstige Erträge und Aufwendungen	–	(714)	(354)
Ergebnis vor Ertragsteuern	–	(485)	184
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–	368	433
Ergebnis der Chrysler-Aktivitäten, nach Steuern¹	–	(117)	617
Aufwand aus der Entkonsolidierung, vor Steuern	(383)	(658)	–
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	93	(95)	–
Aufwand aus der Entkonsolidierung, nach Steuern	(290)	(753)	–
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	(290)	(870)	617

¹ Das Jahr 2007 enthält die Erträge und Aufwendungen der Chrysler-Aktivitäten bis zum 3. August 2007.

Im Ergebnis der Chrysler-Aktivitäten für das Jahr 2007 sind Aufwendungen in Höhe von 906 Mio. € (vor Steuern) im Zusammenhang mit dem am 14. Februar 2007 beschlossenen Restrukturierungsplan bei Chrysler enthalten.

Durch die vorzeitige Ablösung von langfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten von Chrysler entstanden im Jahr 2007 Vorfälligkeitsentschädigungen in Höhe von 0,5 Mrd. € (0,3 Mrd. € nach Steuern), die im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten sind.

Die den aufgegebenen Aktivitäten zurechenbaren Cash Flows stellen sich wie folgt dar:

	2007	2006
Angaben in Millionen €		
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.064	6.083
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(2.875)	(7.245)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(2.655)	(1.488)

Für weitere Informationen zu Chrysler siehe auch Anmerkung 12.

Potsdamer Platz. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat am 13. Dezember 2007 dem Verkauf der Grundstücke und Gebäude am Potsdamer Platz an die SEB Gruppe zugestimmt. Die Transaktion, die am 1. Februar 2008 abgeschlossen wurde, führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 1,4 Mrd. € (davon 0,1 Mrd. € im Jahr 2007) und hat das EBIT von Vans, Buses, Other im Jahr 2008 mit 449 Mio. € positiv beeinflusst (siehe auch Anmerkung 18).

Gleichzeitig wurden vom Konzern rund 50% der Büroflächen über eine unkündbare Grundmietzeit bis zum 31. Dezember 2012 zurückgemietet. Durch eine entsprechende Option in den Mietverträgen kann die Mietdauer im Anschluss zweimalig um jeweils fünf Jahre verlängert werden.

MFTBC. Im Jahr 2007 veräußerte Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) Grundstücke und Gebäude an die Nippon Industrial TMK für rund 1 Mrd. € in bar. Gleichzeitig wurden die veräußerten Objekte von MFTBC über eine unkündbare Grundmietzeit von 15 Jahren zurückgemietet. Durch eine entsprechende Option kann die Mietdauer im Anschluss um bis zu 15 Jahre verlängert werden. Aufgrund dieser Transaktion verminderten sich im Jahr 2007 die Vermögenswerte um 865 Mio. €. Nach Berücksichtigung der Kosten dieser Transaktion ergab sich infolge der veräußerten und im Rahmen eines Operating-Lease-Verhältnisses zurückgemieteten Vermögenswerte ein Ertrag vor Steuern von 78 Mio. €. Darüber hinaus wurden Vermögenswerte aktiviert, die veräußert und im Rahmen eines Finance-Lease-Verhältnisses zurückgemietet wurden; gleichzeitig wurde eine entsprechende Verbindlichkeit in Höhe von 110 Mio. € erfasst. Der Betrag, um den der Kaufpreis den Buchwert dieser Vermögenswerte überstieg (46 Mio. €), wurde abgegrenzt und wird entsprechend der Laufzeit des Leasingvertrags realisiert. Der realisierte Ertrag ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im sonstigen betrieblichen Ergebnis enthalten und dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

Sonstige Immobilienverkäufe. Im Jahr 2007 hat die Daimler AG ihren 50%-Anteil an der Wohnstätten Sindelfingen GmbH für einen Verkaufspreis von 82 Mio. € veräußert. Der Verkauf führte zu einem Ertrag vor Steuern von 73 Mio. €, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im übrigen Finanzergebnis enthalten und Vans, Buses, Other zugeordnet ist.

Im Jahr 2006 wurden die Gebäude der ehemaligen Konzernzentrale in Stuttgart-Möhringen an IXIS Capital Partners Ltd. für 240 Mio. € in bar verkauft. Gleichzeitig wurden die veräußerten Objekte von Daimler über unkündbare Grundmietzeiten zwischen 10 und 15 Jahren zurückgemietet. Die Mietdauern für die einzelnen Objekte können von Daimler um maximal neun Jahre verlängert werden. Im Jahr 2006 veräußerte der Konzern zudem weitere, nicht mehr betriebsnotwendige Immobilien. Aus diesen Immobilienverkäufen ergab sich im Jahr 2006 ein Ertrag vor Zinsen und Steuern von 271 Mio. €, der Vans, Buses, Other zuzuordnen war.

Off-Highway-Aktivitäten. Am 27. Dezember 2005 hat Daimler mit der schwedischen Investorengruppe EQT einen Vertrag über den Verkauf des überwiegenden Bestands der Off-Highway-Aktivitäten abgeschlossen. Diese umfassten unter anderem die MTU-Friedrichshafen Gruppe sowie die Off-Highway-Aktivitäten der Detroit Diesel Corporation. Der Verkauf wurde im ersten Quartal 2006 abgeschlossen. Der vom Erwerber entrichtete Kaufpreis bestand aus einer Zahlung in Höhe von 822 Mio. € in bar sowie aus einem dem Käufer gewährten Darlehen mit einem Marktwert von 58 Mio. €, das im Jahr 2018 fällig werden sollte und geschäftsüblichen Anpassungen unterliegen konnte. Am 31. Oktober 2006 wurde der endgültige Veräußerungspreis vereinbart und gleichzeitig das gewährte Darlehen mit 78 Mio. € zurückbezahlt. Durch die Vereinbarung erhöhte sich der Kaufpreis um 5 Mio. €. Die veräußerten Off-Highway-Aktivitäten trugen mit einem Ertrag von 205 Mio. € nach Steuern zum Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten des Jahres 2006 bei. Das Segmentergebnis (EBIT) des Konzerns wurde durch die veräußerten Aktivitäten mit 266 Mio. € (darin enthalten ist ein Ertrag aus der Veräußerung in Höhe von 233 Mio. €) positiv beeinflusst; davon wurden 253 Mio. € Vans, Buses, Other und 13 Mio. € dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

EADS. Für Veräußerungen von Anteilen an der EADS vergleiche Anmerkung 12.

3. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	85.787	89.976	91.199
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	6.704	6.328	5.141
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	3.009	2.715	2.538
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	373	380	344
	95.873	99.399	99.222

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern und Regionen ist in Anmerkung 31 dargestellt.

4. Funktionskosten

Daimler Trucks North America. Am 14. Oktober 2008 hat der Vorstand der Daimler AG einen umfassenden Plan zur Optimierung und Neuausrichtung des operativen Geschäfts der Daimler Trucks North America (DTNA) beschlossen. Die Maßnahmen umfassen unter anderem die Einstellung des Sterling Trucks Produktprogramms im Jahr 2009, eine weitere Konsolidierung des Produktionsverbundes in der NAFTA-Region und Kapazitätsanpassungen, die unter anderem die Schließung von zwei Nutzfahrzeugwerken in den Jahren 2009 und 2010 beinhalten. In diesem Zusammenhang erwartet der Konzern unter anderem einen Personalabbau von bis zu 3.500 Mitarbeitern, der größtenteils in den Jahren 2009 und 2010 erfolgen soll.

Im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen entstanden im Jahr 2008 Aufwendungen von insgesamt 233 Mio. €, die in der Konzern Gewinn- und Verlustrechnung mit 44 Mio. € in den Umsatzkosten, mit 88 Mio. € in den Vertriebskosten und mit 101 Mio. € in den Verwaltungskosten enthalten sind. Diese Aufwendungen entfielen im Wesentlichen auf die im Folgenden genannten Sachverhalte: Für die vorzeitige Beendigung von Arbeitsverhältnissen ergaben sich Aufwendungen von 106 Mio. €. Im Zusammenhang mit der Beendigung von Vertragsverhältnissen mit Händlern der Marke Sterling Trucks, durch Verkaufsanreize und durch die Abwertung von Vorräten bei diesen Händlern entstanden weitere Aufwendungen von insgesamt 81 Mio. €. Höhere Abschreibungen auf Vermögenswerte, die durch eine Verkürzung der Nutzungsdauern bedingt sind, führten zu Belastungen von 20 Mio. €; für Lieferantenentschädigungen ergaben sich Aufwendungen von 14 Mio. €.

Zum 31. Dezember 2008 betragen die Rückstellungen für Maßnahmen, die überwiegend in den Jahren 2009 und 2010 zahlungswirksam werden, 180 Mio. €; dieser Betrag ist in den Rückstellungen für sonstige Risiken enthalten.

Neues Managementmodell. Im Januar 2006 hat Daimler das neue Managementmodell bekannt gegeben. Durch die Integration bestimmter Verwaltungsbereiche soll insbesondere die Einführung durchgängiger Prozesse und die Beseitigung von Doppelfunktionen erreicht werden. Alle Aufwendungen in diesem Zusammenhang, soweit sie nicht den aufgegebenen Aktivitäten zuzuordnen waren, stellen zentrale Kosten dar, die nicht den Segmenten zugeordnet werden und deshalb in der Segmentberichterstattung als zentrale Posten berücksichtigt sind.

Infolge des damit in Zusammenhang stehenden Personalabbaus sind im Jahr 2008 Aufwendungen von 58 (2007: 167; 2006: 361) Mio. € entstanden. Diese Aufwendungen sind in der Konzern Gewinn- und Verlustrechnung überwiegend in den Verwaltungskosten ausgewiesen. Im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten sind in den Jahren 2007 und 2006 Aufwendungen von 16 Mio. € und 44 Mio. € enthalten.

Personalanpassungsmaßnahmen bei Mercedes-Benz Cars. Im September 2005 hat Daimler ein Maßnahmenpaket zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit beschlossen. Dieses Maßnahmenpaket umfasste auch ein Programm zur Reduzierung der inländischen Belegschaft bei Mercedes-Benz Cars, das planmäßig im Jahr 2006 beendet wurde. Der Personalabbau erfolgte überwiegend durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen und Frühpensionierungen.

Die für die Aufhebungsverträge des Jahres 2006 angefallenen Aufwendungen betragen 286 Mio. € und sind überwiegend in den Umsatzkosten ausgewiesen.

Neuausrichtung smart. Infolge der ungünstigen Absatzentwicklung des smart roadster und des smart forfour wurden in den Jahren 2005 und 2006 weit reichende Maßnahmen zur Restrukturierung des Geschäftsmodells von smart eingeleitet. In diesem Zusammenhang entstanden im Jahr 2006 Aufwendungen von 946 Mio. €, die das EBIT belastet haben und dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet sind.

Diese Aufwendungen resultierten insbesondere durch die Entscheidung, die Produktion des smart forfour im Jahr 2006 einzustellen. Der smart forfour wurde im Rahmen einer Produktionsvereinbarung von Mitsubishi Motors Corporation (MMC) hergestellt. Infolge der Kündigung dieser Produktionsvereinbarung entstanden im Jahr 2006 Aufwendungen von 592 Mio. €, im Wesentlichen für Ausgleichsleistungen an MMC und an Lieferanten, die in den Umsatzkosten berücksichtigt sind.

Weitere Aufwendungen von insgesamt 334 Mio. € ergaben sich im Jahr 2006 durch die Abwertung von Vorratsbeständen, höhere Verkaufsanreize, geringere erwartete Restwerte von smart Fahrzeugen sowie erwartete Zahlungen für die Restrukturierung des Vertriebsnetzes. Diese Aufwendungen haben sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2006 mit 97 Mio. € in den Umsatzkosten, mit 210 Mio. € in den Vertriebskosten und mit 27 Mio. € als Verminderung der Umsatzerlöse ausgewirkt.

Die Reduzierung von Personal führte im Jahr 2006 zu Aufwendungen von 28 Mio. €, die in den allgemeinen Verwaltungskosten enthalten sind. Zudem ergaben sich im Jahr 2006 Erträge von 8 Mio. € aufgrund der Anpassung von Rückstellungen, die im Zusammenhang mit der Neuausrichtung von smart im Jahr 2005 gebildet wurden.

Personalaufwand und Anzahl Beschäftigte. Die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2008 enthalten Personalaufwendungen in Höhe von 15.192 (2007: 20.256; 2006: 23.574) Mio. €. In den Beträgen der Jahre 2007 und 2006 sind die Personalaufwendungen der Chrysler-Aktivitäten enthalten (2007: bis zum 3. August).

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensionsverpflichtungen und den Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen sind in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten (siehe auch Anmerkungen 7 und 21):

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Umsatzkosten	(116)	(231)	(555)
Vertriebskosten	(58)	(57)	(42)
Allgemeine Verwaltungskosten	(10)	(40)	(54)
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	(23)	(35)	(62)
Zinsergebnis	17	169	154
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	(491)	(554)
	(190)	(685)	(1.113)

Im Jahresdurchschnitt 2008 waren im Konzern 274.330 (2007: 271.704; 2006: 277.771) Mitarbeiter beschäftigt, darin berücksichtigt sind 13.414 (2007: 12.672; 2006: 13.104) Auszubildende und Praktikanten. Die Angaben für die Jahre 2007 und 2006 beinhalten nicht die Mitarbeiter der zum 3. August 2007 entkonsolidierten Chrysler-Aktivitäten; auf diese entfielen im Jahresdurchschnitt 2007 (bis zum 3. August) 85.296 Mitarbeiter und im Jahr 2006 im Jahresdurchschnitt 87.982 Mitarbeiter.

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands sowie aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 35 enthalten.

5. Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	504	167	299
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	52	39	54
Erträge aus dem Verkauf von Unternehmen	37	5	262
Versicherungsentschädigungen	23	24	189
Übrige sonstige Erträge	618	506	416
Sonstige betriebliche Erträge	1.234	741	1.220
Verluste aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	(47)	(78)	(45)
Übrige sonstige Aufwendungen	(407)	(636)	(533)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(454)	(714)	(578)
	780	27	642

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen enthalten im Jahr 2008 im Wesentlichen Erträge aus dem Verkauf von Grundstücken und Gebäuden am Potsdamer Platz an die SEB Gruppe in Höhe von 449 Mio. € (siehe Anmerkung 2).

Im Jahr 2007 enthalten die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen im Wesentlichen Erträge aus dem Verkauf von Händlerliegenschaften in Japan an Nippon Industrial TMK (78 Mio. €) sowie aus dem Verkauf sonstiger Immobilien.

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen resultieren im Jahr 2006 vor allem aus dem Verkauf der ehemaligen Konzernzentrale in Stuttgart-Möhringen an IXIS Capital Partners (158 Mio. €) sowie aus dem Verkauf verschiedener Immobilien.

Infolge der Veräußerung der überwiegenden Bestandteile der Off-Highway-Aktivitäten entstand im Jahr 2006 ein Ertrag von 233 Mio. €; hiervon sind 226 Mio. € in den Erträgen aus dem Verkauf von Unternehmen enthalten.

6. Übriges Finanzergebnis

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen ¹	(429)	(444)	(418)
Sonstiges übriges Finanzergebnis	(1.799)	216	518
	(2.228)	(228)	100

¹ Ohne die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

Im Jahr 2008 wurden Wertberichtigungen auf Chrysler-bezogene Darlehen, Forderungen und andere Vermögenswerte vorgenommen, die mit 1,7 Mrd. € im sonstigen übrigen Finanzergebnis enthalten sind. Im sonstigen übrigen Finanzergebnis des Jahres 2007 ist ein Gewinn von 121 Mio. € (2006: unrealisierter Gewinn von 519 Mio. €) berücksichtigt, der aus der Marktbewertung von derivativen Sicherungsinstrumenten zur Kurssicherung von EADS-Anteilen resultierte.

7. Zinsergebnis

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Zinsen und ähnliche Erträge	729	782	285
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(681)	(480)	(529)
Erwartete Erträge aus den Pensions- und sonstigen Fondsvermögen	915	992	897
Aufwendungen aus der Aufzinsung der erwarteten Verpflichtungen für Pensionen und Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	(898)	(823)	(743)
	65	471	(90)

8. Ertragsteuern

Das Ergebnis vor Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Inland	4.283	6.768	2.127
Ausland	(1.488)	2.413	2.775
	2.795	9.181	4.902

Das inländische Ergebnis beinhaltet auch das Ergebnis aus at equity einbezogenen Unternehmen, wenn die Anteile an diesen Unternehmen von inländischen Unternehmen gehalten werden.

Der ausgewiesene Steueraufwand teilt sich auf das In- und Ausland wie folgt auf:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Laufende Steuern			
Inland	238	44	635
Ausland	650	934	1.115
Latente Steuern			
Inland	964	1.060	7
Ausland	(761)	2.288	(21)
	1.091	4.326	1.736

Im tatsächlichen Steueraufwand (-ertrag) sind periodenfremde Steuererträge von in- und ausländischen Unternehmen in Höhe von 106 (2007: 679; 2006: 131) Mio. € enthalten.

Der latente Steueraufwand (-ertrag) setzt sich wie folgt zusammen:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Latente Steuern	203	3.348	(14)
Davon aus temporären Differenzen	232	3.465	(373)
Davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	(29)	(117)	359

Im Jahr 2007 wurde in Deutschland das Unternehmensteuerreformgesetz 2008 verkündet. Eine der hierin enthaltenen Änderungen führte dazu, dass beginnend mit dem 1. Januar 2008 der Körperschaftsteuersatz von 25% auf 15% reduziert wurde. Bei der Gewerbesteuer wurde die Messzahl der Gewerbesteuer von 5% auf 3,5% reduziert sowie die Abzugsfähigkeit der Gewerbesteuer als Betriebsausgabe abgeschafft. Die Auswirkung aus dieser Steuergesetzänderung war im Jahr 2007 zu berücksichtigen.

Bei den inländischen Gesellschaften wurde für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15% (2006: 25%) verwendet. Weiterhin berücksichtigt wurde ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5% auf die Körperschaftsteuer sowie ein Gewerbesteuersatz von 14% (2006: effektiver Gewerbesteuersatz von 12,125%); für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei den inländischen Gesellschaften insgesamt ein Steuersatz von 29,825% (2006: 38,5%). Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länder-spezifischen Steuersätze verwendet.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom im jeweiligen Geschäftsjahr erwarteten zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von 29,825% (2007 und 2006: 38,5%) mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Erwarteter Steueraufwand	834	3.535	1.887
Abweichende ausländische Steuersätze	(265)	(193)	(83)
Abweichende Gewerbesteuer	(111)	(101)	(28)
Effekt aus Steuergesetzänderungen	4	(170)	(4)
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	314	2.354	213
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	243	(1.044)	(208)
Sonstiges	72	(55)	(41)
Ausgewiesener Steueraufwand	1.091	4.326	1.736

Am 28. Dezember 2007 trat das Protokoll zur Änderung des deutsch-amerikanischen Doppelbesteuerungsabkommens in Kraft. Eine der hierin enthaltenen Änderungen führt dazu, dass beginnend mit dem 1. Januar 2007 unter bestimmten Voraussetzungen die Quellensteuer auf Gewinnausschüttungen von amerikanischen Tochtergesellschaften an deutsche Muttergesellschaften entfällt. Die bisher im Konzern passivierte Quellensteuer auf zukünftige Dividenden aus den USA konnte deshalb im Jahr 2007 ergebniswirksam aufgelöst werden. Darüber hinaus wurde auch die im Jahr 2007 bereits bezahlte Quellensteuer wieder ergebniswirksam gutgeschrieben. Beides führte im Jahr 2007 zu einem Steuerertrag von insgesamt 168 Mio. €, der in der Zeile Effekt aus Steuergesetzänderungen enthalten ist. Darüber hinaus enthält diese Zeile im Jahr 2007 latente Steuererträge in Höhe von 51 Mio. € aus der Neubewertung der per Saldo passiven Steuerlatenz bei den inländischen Gesellschaften aufgrund des oben genannten Unternehmensteuerreformgesetzes 2008 sowie weitere Auswirkungen aus Steuergesetzänderungen bei ausländischen Tochtergesellschaften.

In den Jahren 2008 und 2006 wurden aktive latente Steuern bei ausländischen Tochtergesellschaften wertberichtigt. Im Jahr 2007 wurde eine Wertberichtigung vorgenommen auf bisher bei den Chrysler-Einheiten aktivierte latente Steuern aus zeitlichen Bewertungsunterschieden zwischen Handels- und Steuerbilanz. Zwar sind die latenten Steuern weiterhin dem Daimler-Konzern zuzurechnen, allerdings haben sich aufgrund der Chrysler-Transaktion die Voraussetzungen für die Realisierung der zukünftigen Steuervorteile verändert. Weiterhin wurden aufgrund der Chrysler-Transaktion Wertberichtigungen auf Steuergutschriften im Jahr 2007 notwendig. Im Jahr 2008 konnte ein Teil dieser Wertberichtigung aufgelöst werden, weil sich zeitliche Bewertungsunterschiede zwischen Handels- und Steuerbilanz in einem dem Daimler-Konzern zustehenden steuerlichen Verlust umgewandelt haben. Die Steueraufwendungen und -erträge sind jeweils in der Zeile Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern enthalten.

Die Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen enthält alle Effekte von in- und ausländischen Gesellschaften im Zusammenhang mit steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen wie beispielsweise die steuerfreien Erträge im Zusammenhang mit den Netto-Pensionsaufwendungen im Inland sowie Effekte aus steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at equity Beteiligungen. Weiterhin sind in dieser Zeile auch die folgenden steuerfreien Erträge enthalten:

In den Jahren 2008 und 2007 entstanden steuerfreie Erträge aus der Übertragung von EADS-Anteilen. Darüber hinaus entstanden in den Jahren 2007 und 2006 steuerfreie Erträge im Zusammenhang mit Finanztransaktionen zur Kursabsicherung von EADS-Anteilen. Die Reduzierung des rechnerisch erwarteten Steueraufwands aus diesen Vorgängen in Höhe von 34 (2007: 582; 2006: 171) Mio. € ist in der Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen wieder herausgerechnet.

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergaben sich vor Saldierung die folgenden aktiven und passiven latenten Steuern:

	2008	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	120	191
Sachanlagen	559	782
Vermietete Gegenstände	953	837
Vorräte	701	617
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzinvestitionen	2.357	2.142
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	89	578
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.622	3.067
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	3.703	3.150
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	610	530
Sonstige Rückstellungen	1.729	1.735
Verbindlichkeiten	1.351	1.204
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	552	612
Sonstige	49	174
	16.395	15.619
Wertberichtigungen	(3.510)	(2.915)
Aktive latente Steuern	12.885	12.704
Entwicklungskosten	(1.406)	(1.190)
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(88)	(72)
Sachanlagen	(1.239)	(873)
Vermietete Gegenstände	(3.775)	(3.686)
Vorräte	(140)	(147)
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(1.403)	(1.182)
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(158)	(164)
Sonstige Vermögenswerte	(522)	(483)
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(2.640)	(2.434)
Sonstige Rückstellungen	(193)	(406)
Steuer auf thesaurierte Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften	(48)	(45)
Sonstige	(170)	(813)
Passive latente Steuern	(11.782)	(11.495)
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	1.103	1.209

Aktive latente Steuern wurden mit passiven latenten Steuern saldiert, wenn sie sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden und ein Anspruch auf Verrechnung eines tatsächlichen Steuererstattungsanspruches mit einer tatsächlichen Steuerschuld besteht. Beim Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wird nicht zwischen kurz- und langfristig unterschieden.

Der Rückgang des Netto-Betrages der aktiven latenten Steuern in Höhe von 106 (2007: 3.292; 2006: 403) Mio. € setzt sich wie folgt zusammen:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Neutrale Reduzierung (Erhöhung) der latenten Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(14)	(11)	25
Neutrale Reduzierung (Erhöhung) der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	(9)	177	175
Steueraufwand (-ertrag) auf steuerlich höhere Aufwendungen aus Stock Options	25	(146)	.
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	-	120	-
Sonstige neutrale Reduzierung (Erhöhung) ¹	(53)	160	243
Latenter Steueraufwand (-ertrag) in der Gewinn- und Verlustrechnung	157	2.992	(40)
Davon enthalten im Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	203	3.348	(14)
Davon enthalten im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	(46)	(356)	(26)

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die neutrale Veränderung der latenten Steuern enthält im Jahr 2007 eine ergebnisneutrale Reduzierung der passiven latenten Steuern in Höhe von 76 Mio. € aufgrund von Steuergesetzänderungen.

Unter Berücksichtigung der erfolgsneutral im Eigenkapital erfassten Buchungen (einschließlich der erfolgsneutralen Eigenkapitalbuchungen der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestitionen) sowie der Steueraufwendungen (-erträge) aus aufgegebenen Aktivitäten ergab sich folgender Steueraufwand (-ertrag) im Eigenkapital:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Steueraufwand aus fortgeführten Aktivitäten in der Gewinn- und Verlustrechnung	1.091	4.326	1.736
Steueraufwand (-ertrag) aus aufgegebenen Aktivitäten in der Gewinn- und Verlustrechnung	(93)	(273)	(433)
Steueraufwand (-ertrag) auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Eigenkapital	(240)	(151)	182
Steueraufwand (-ertrag) auf steuerlich höhere Aufwendungen aus Stock Options	25	(146)	.
	783	3.756	1.485

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern betreffen ausländische Gesellschaften und erhöhten sich vom 31. Dezember 2007 zum 31. Dezember 2008 in der Bilanz um 595 Mio. €. Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern zum 31. Dezember 2008 betreffen u. a. mit 659 Mio. € die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge und mit 76 Mio. € die Steuergutschriften. Von den wertberichtigten aktiven latenten Steuern auf die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge verfallen 2 Mio. € im Jahr 2009, 532 Mio. € im Zeitraum von 2011 bis 2013, 48 Mio. € im Zeitraum von 2016 bis 2018 und 4 Mio. € im Zeitraum von 2019 bis 2023; 73 Mio. € sind unbegrenzt vortragsfähig. Die wertberichtigten aktiven latenten Steuern auf die Steuergutschriften verfallen innerhalb der nächsten 10 Jahre. Darüber hinaus betreffen die Wertberichtigungen zu einem großen Teil auch temporäre Differenzen und Verlustvorträge für »State and local taxes« bei den US-amerikanischen Gesellschaften. Daimler ist der Ansicht, die wertberichtigten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von über 50% nicht nutzen zu können bzw. hat keine Verfügungsgewalt über den Steuervorteil. Bei den nicht wertberichtigten aktiven latenten Steuern geht Daimler davon aus, dass das zukünftige steuerpflichtige Einkommen ausreichen wird, um die aktiven latenten Steuern wahrscheinlich realisieren zu können. Die heutige Einschätzung bezüglich der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern kann sich ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

Bei ausländischen Tochtergesellschaften einbehaltene Gewinne von 3.190 (2007: 3.016) Mio. € sollen in den nächsten Jahren nach Deutschland ausgeschüttet werden. Der bei Ausschüttung anfallende deutsche Steueraufwand in Höhe von 48 (2007: 45) Mio. € wurde im Rahmen der latenten Steuern passiviert.

Passive latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen in Höhe von 10.773 (2007: 10.568) Mio. € sind nicht berechnet worden, weil diese Gewinne aus heutiger Sicht permanent investiert bleiben sollen. Bei Ausschüttung würden die Gewinne zu 5% der deutschen Besteuerung zu unterwerfen sein; gegebenenfalls würden ausländische Quellensteuern anfallen. Darüber hinaus wären bei Ausschüttung der Gewinne einer ausländischen Tochtergesellschaft an eine ausländische Zwischenholding gegebenenfalls weitere ertragsteuerliche Konsequenzen zu beachten. Ausschüttungen würden deshalb in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der zu versteuernden temporären Differenzen wäre mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Daimler ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben.

9. Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte haben sich wie folgt entwickelt:

	Geschäftswerte (erworben)	Entwicklungskosten (selbst geschaffen)	Übrige immaterielle Vermögenswerte (erworben)	Gesamt
Angaben in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2007	2.786	8.672	3.132	14.590
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	5	-	-	5
Übrige Zugänge	-	1.088	194	1.282
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(1.692)	(2.003)	(410)	(4.105)
Übrige Abgänge	(59)	(322)	(334)	(715)
Sonstige Veränderungen ¹	(94)	(102)	(87)	(283)
Stand 31. Dezember 2007	946	7.333	2.495	10.774
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-
Übrige Zugänge	-	1.387	197	1.584
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	(1.085)	(795)	(1.880)
Sonstige Veränderungen ¹	(53)	29	154	130
Stand 31. Dezember 2008	893	7.664	2.051	10.608
Abschreibungen				
Stand 1. Januar 2007	1.097	3.745	2.134	6.976
Zugänge	-	712	366	1.078
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(803)	(736)	(181)	(1.720)
Übrige Abgänge	-	(312)	(319)	(631)
Sonstige Veränderungen ¹	(41)	(39)	(51)	(131)
Stand 31. Dezember 2007	253	3.370	1.949	5.572
Zugänge	-	638	208	846
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	(1.081)	(789)	(1.870)
Sonstige Veränderungen ¹	(20)	21	22	23
Stand 31. Dezember 2008	233	2.948	1.390	4.571
Buchwert zum 31. Dezember 2007	693	3.963	546	5.202
Buchwert zum 31. Dezember 2008	660	4.716	661	6.037

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die Buchwerte der Geschäftswerte zum 31. Dezember 2008 und 2007 sind den Segmenten wie folgt zugeordnet:

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Daimler Financial Services	Vans, Buses, Other	Gesamt
Angaben in Millionen €					
2008	180	367	29	84	660
2007	191	385	31	86	693

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend die Geschäftswerte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2008: 2.580 Mio. €; 31. Dezember 2007: 1.403 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Anlagewerte mit einem Buchwert von 143 (2007: 121) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen insbesondere Markenzeichen, deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist und die dem Segment Daimler Trucks zugeordnet sind.

Die gesamten Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den folgenden Posten enthalten:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Umsatzkosten	759	880	1.055
Vertriebskosten	36	37	33
Allgemeine Verwaltungskosten	47	50	88
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	4	5	16
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-	-	-
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	106	301
	846	1.078	1.493

10. Sachanlagen

Die Sachanlagen haben sich wie folgt entwickelt:

	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Angaben in Millionen €					
Anschaftungs-/Herstellungskosten					
Stand 1. Januar 2007	20.055	32.485	26.929	3.781	83.250
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	317	659	993	1.889	3.858
Umbuchungen	216	1.015	1.426	(2.861)	(204)
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	(988)	-	-	-	(988)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(5.289)	(15.068)	(14.164)	(1.310)	(35.831)
Übrige Abgänge	(1.312)	(842)	(579)	(44)	(2.777)
Sonstige Veränderungen ¹	(331)	(695)	(472)	(150)	(1.648)
Stand 31. Dezember 2007	12.668	17.554	14.133	1.305	45.660
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	296	927	1.281	1.083	3.587
Umbuchungen	309	591	330	(1.230)	-
Abgänge	(70)	(368)	(393)	(38)	(869)
Sonstige Veränderungen ¹	(41)	(164)	62	13	(130)
Stand 31. Dezember 2008	13.162	18.540	15.413	1.133	48.248
Abschreibungen					
Stand 1. Januar 2007	9.681	22.202	18.524	96	50.503
Zugänge	337	906	1.825	-	3.068
Umbuchungen	(57)	19	(11)	-	(49)
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	(68)	-	-	-	(68)
Abgänge der Chrysler-Aktivitäten	(2.353)	(8.445)	(9.058)	(72)	(19.928)
Übrige Abgänge	(390)	(815)	(449)	(6)	(1.660)
Sonstige Veränderungen ¹	(135)	(438)	(283)	-	(856)
Stand 31. Dezember 2007	7.015	13.429	10.548	18	31.010
Zugänge	276	621	1.274	5	2.176
Umbuchungen	68	(27)	(41)	-	-
Abgänge	(38)	(336)	(324)	-	(698)
Sonstige Veränderungen ¹	(182)	(192)	52	(5)	(327)
Stand 31. Dezember 2008	7.139	13.495	11.509	18	32.161
Buchwert zum 31. Dezember 2007	5.653	4.125	3.585	1.287	14.650
Buchwert zum 31. Dezember 2008	6.023	5.045	3.904	1.115	16.087

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen mit einem Buchwert von insgesamt 411 (2007: 404) Mio. €, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasing-Verträge (sog. »Finance Leases«) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Die auf gemietete Anlagen entfallenden Abschreibungen des Geschäftsjahres betragen 73 (2007: 61; 2006: 80) Mio. €.

11. Vermietete Gegenstände

Die vermieteten Gegenstände haben sich wie folgt entwickelt:

Angaben in Millionen €	Nicht vorratsbezogene Vermögenswerte	Vorratsbezogene Vermögenswerte	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand 1. Januar 2007	35.983	12.301	48.284
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-
Übrige Zugänge	9.871	6.933	16.804
Umbuchungen	349	(145)	204
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(21.802)	(3.059)	(24.861)
Übrige Abgänge	(7.742)	(5.824)	(13.566)
Sonstige Veränderungen ¹	(1.013)	(223)	(1.236)
Stand 31. Dezember 2007	15.646	9.983	25.629
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-
Übrige Zugänge	4.933	5.225	10.158
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	(5.512)	(5.143)	(10.655)
Sonstige Veränderungen ¹	(124)	(80)	(204)
Stand 31. Dezember 2008	14.943	9.985	24.928
Abschreibungen			
Stand 1. Januar 2007	9.105	2.230	11.335
Zugänge	3.864	1.116	4.980
Umbuchungen	122	(72)	50
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(5.458)	(240)	(5.698)
Übrige Abgänge	(3.372)	(1.036)	(4.408)
Sonstige Veränderungen ¹	(251)	(17)	(268)
Stand 31. Dezember 2007	4.010	1.981	5.991
Zugänge	2.600	953	3.553
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	(2.436)	(1.087)	(3.523)
Sonstige Veränderungen ¹	231	4	235
Stand 31. Dezember 2008	4.405	1.851	6.256
Buchwert zum 31. Dezember 2007	11.636	8.002	19.638
Buchwert zum 31. Dezember 2008	10.538	8.134	18.672

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Vermögenswerte, die Gegenstand eines Operating-Lease-Verhältnisses sind und von Daimler Financial Services über unabhängige Dritte erworben und an Endkunden vermietet werden, stellen nicht vorratsbezogene Vermögenswerte dar. Vermögenswerte, bei denen Daimler eine wesentliche Restwertgarantie gewährt bzw. bei denen Daimler als Hersteller unmittelbar Leasinggeber ist, stellen dagegen vorratsbezogene Vermögenswerte dar, die bei Vertragsabschluss aus den Vorräten in die vermieteten Gegenstände umgliedert werden. Da kein Verkauf vorliegt, ist der Herstellergewinn dieser Fahrzeuge bei Vertragsabschluss noch nicht realisiert. In der Konzern-Kapitalflussrechnung werden Zahlungsströme aus dem Erwerb bzw. Verkauf von nicht vorratsbezogenen Vermögenswerten im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen. Zahlungsströme im Zusammenhang mit vorratsbezogenen vermieteten Vermögenswerten sind dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet.

Aufgrund niedrigerer erwarteter Restwerte von Leasingfahrzeugen infolge der sich verschlechternden Weltwirtschaft wurden im Jahr 2008 Wertberichtigungen in Höhe von 465 Mio. € vorgenommen, die in den Umsatzkosten erfasst und dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet wurden. Die Aufwendungen sind in obiger Tabelle in den Zugängen zu den Abschreibungen des Jahres 2008 enthalten.

Mindestleasingzahlungen. Die zukünftigen an Daimler zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen sind wie folgt fällig:

	31. Dezember 2008	2007
Angaben in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	3.682	3.627
zwischen einem und fünf Jahren	3.670	3.785
nach mehr als fünf Jahren	53	49
	7.405	7.461

12. Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzinvestitionen

Die European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS) und die Chrysler Holding LLC (Chrysler) sind die größten und bedeutendsten Beteiligungen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden. Der Konzern berücksichtigt die Ergebnisse dieser Gesellschaften grundsätzlich mit einem Zeitverzug von drei Monaten und ordnet diese Vans, Buses, Other zu. Die Equity Ergebnisse sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen enthalten.

EADS. Zum 31. Dezember 2008 betrug der Buchwert der Beteiligung an EADS, bezogen auf einen 22,5%-Anteil, 2.886 Mio. € (31. Dezember 2007 und bezogen auf einen 24,9%-Anteil: 3.442 Mio. €). Zum 31. Dezember 2008 belief sich der Börsenwert der Anteile an der EADS auf 2.206 Mio. €.

Am 7. Juli 2004 hat Daimler EADS-Anteile von rund 3% im Rahmen einer Wertpapierleihe an die Deutsche Bank AG verliehen. Die Wertpapierleihe war in verschiedene Tranchen unterteilt, deren Laufzeiten zwischen drei und vier Jahren betragen. Im Gegenzug erhielt Daimler eine Sicherheitsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot. In diesem Zusammenhang hat der Konzern zudem mehrere Optionsgeschäfte abgeschlossen, die das Recht beinhalteten, diese EADS-Anteile in der Zeit zwischen Oktober 2007 und Oktober 2008 zu einem fest vereinbarten Basispreis pro Aktie abzugeben. Die Gegenpartei hatte jedoch das Recht, an der Kursentwicklung ab einem bestimmten höheren Schwellenwert zu partizipieren, während sie gegen Kursrückgänge unter einen Mindestpreis pro Aktie abgesichert war. Im vierten Quartal 2007 hat der Konzern begonnen, seine Optionsrechte auszuüben und übertrug rund 1% der EADS-Anteile endgültig an Dritte; hieraus entstand ein Ertrag vor Steuern von 35 Mio. €. Im Jahr 2008 hat der Konzern die restlichen Optionsrechte vollständig ausgeübt und damit weitere rund 2% der EADS-Anteile endgültig an Dritte übertragen; hieraus resultierte ein Ertrag vor Steuern von 130 Mio. €.

Am 4. April 2006 hat Daimler des Weiteren mit verschiedenen Finanzinstituten eine Derivate-Transaktion über 7,5% der Anteile an der EADS abgeschlossen. Gleichzeitig hat Daimler an diese Finanzinstitute Aktien in Höhe dieses Anteils verliehen und im Gegenzug eine Sicherheitsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot erhalten. Im Januar 2007 hat der Konzern diese Derivate-Transaktion abgewickelt und damit 7,5% der Anteile an der EADS übertragen; hieraus resultierte ein Mittelzufluss von 1.994 Mio. € sowie ein Ergebnis vor Steuern von 762 Mio. € (darin enthalten ist ein Gewinn aus der Realisierung der Derivate in Höhe von 49 Mio. €).

Als Folge der Transaktionen vom Juli 2004 und April 2006 verringerte sich die rechtliche Beteiligungsquote des Konzerns an der EADS auf 22,5%. Diese Transaktionen waren bis zur endgültigen Übertragung der EADS-Anteile (Abwicklung der Derivate-Transaktion im Januar 2007 bezüglich des EADS-Anteils von 7,5% bzw. Ausübung der Optionen ab dem vierten Quartal 2007 bezüglich des EADS-Anteils von rund 3%) nicht als Veräußerungen zu werten; daher waren die EADS-Anteile, die diesen Transaktionen zugrunde lagen, bis zu den jeweiligen Veräußerungszeitpunkten weiterhin als Investment klassifiziert. Infolge dessen berücksichtigte Daimler im Jahr 2008 die Ergebnisse von EADS anteilig mit einer Anteilsquote, die sich im Jahresverlauf von 24,9% auf 22,5% verringerte, nach der Equity-Methode im Konzernabschluss. In den Jahren 2007 bzw. 2006 wurde die Beteiligung an der EADS mit einer Anteilsquote von 24,9% bzw. 33% at equity in den Konzernabschluss einbezogen. Alle Derivate-Transaktionen im Zusammenhang mit EADS-Anteilen wurden als derivative Finanzinstrumente bilanziert und Veränderungen der Marktwerte wurden nach der erstmaligen Bewertung der Derivate bis zu den jeweiligen Realisierungszeitpunkten ergebniswirksam im übrigen Finanzergebnis berücksichtigt. Die Bewertung der Derivate führte in den Jahren 2007 bzw. 2006 zu unrealisierten Gewinnen von 72 Mio. € bzw. 519 Mio. €.

Am 13. März 2007 hat eine Tochtergesellschaft von Daimler, die den 22,5%-Anteil an der EADS hält, Eigenkapitalanteile an Investoren für 1.554 Mio. € in bar ausgegeben. Dies führte im Jahr 2007 zu einem Ertrag vor Steuern von 704 Mio. €. Daimler hat ab dem 1. Juli 2010 das Wahlrecht, die neu ausgegebenen Eigenkapitalanteile in 7,5% der Anteile an EADS oder in einen Barausgleich zu tauschen, der dem Marktwert dieser EADS-Anteile zu diesem Zeitpunkt entspricht. Die Ausgabe der neuen Anteile führte nicht zu einer Reduzierung der Anteilsquote, mit der Daimler seine Beteiligung an der EADS im Konzernabschluss berücksichtigt. Infolge dieser Transaktion weist der Konzern in der Bilanz Minderheitsanteile aus, die den Anteil der Investoren an der konsolidierten Tochtergesellschaft darstellen, die die Eigenkapitalanteile ausgegeben hat. Dieser Minderheitsanteil spiegelt den 33%-Anteil der Investoren an den Netto-Vermögenswerten dieser Tochtergesellschaft wider.

Das Equity-Ergebnis der EADS einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor beträgt im Jahr 2008 177 (2007: 13; 2006: (193)) Mio. €. Im Ergebnis des Jahres 2006 sind wesentliche Erhellungstatbestände einbezogen, die zwischen dem mit einem Zeitversatz von drei Monaten einbezogenen Abschluss der EADS zum 30. September 2006 und dem Bilanzstichtag des Konzerns zum 31. Dezember 2006 stattgefunden haben. Die EADS hatte im vierten Quartal 2006 wesentliche Aufwendungen vor allem im Zusammenhang mit Programmverzögerungen und Auslieferungsschwierigkeiten beim A380 Flugzeugprogramm sowie aufgrund der Entscheidung zur Aufnahme des Programms für die A350XWB Flugzeugfamilie bilanziert.

Die folgende Übersicht stellt die zusammengefassten IFRS-Abschlüsse der EADS dar, die Basis für die Equity-Bewertungen im Konzern waren:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung¹			
Umsatzerlöse	40.659	39.614	38.109
Konzernergebnis	1.176	(1)	(585)
Angaben zur Bilanz²			
Vermögenswerte	73.071	68.482	68.428
Eigenkapital	12.690	13.760	13.138
Schulden	60.381	54.722	55.290

1 Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Oktober bis 30. September; für 2006 angepasst aufgrund wesentlicher Erhellungstatbestände im vierten Quartal 2006.

2 Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. September; für 2006 angepasst aufgrund wesentlicher Erhellungstatbestände im vierten Quartal 2006.

Chrysler. Der Konzern hält einen 19,9%-Anteil an Chrysler. Der maßgebliche Einfluss des Konzerns resultiert aus den vertraglich vereinbarten Mitwirkungsrechten im Verwaltungsrat sowie den Veto- und Kontrollrechten des Konzerns.

Im Jahr 2008 belief sich das Equity-Ergebnis von Chrysler, einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor, auf (1.390) Mio. € (2007: bezogen auf den Zeitraum vom 4. August bis zum 30. September (377) Mio. €). Die anteiligen Verluste reduzierten den Equity-Buchwert im Jahr 2008 auf Null (31. Dezember 2007: 916 Mio. €).

Der den Buchwert der Beteiligung zum 31. Dezember 2008 übersteigende anteilige Verlust wurde im Konzernabschluss als Verminderung der Forderungen erfasst, die im Zusammenhang mit den an Chrysler gewährten nachrangigen Darlehen standen (siehe auch Anmerkung 2). In den Equity-Ergebnissen der Jahre 2008 und 2007 sind wesentliche Erhellungstatbestände berücksichtigt, die zwischen dem mit einem Zeitversatz von drei Monaten einbezogenen Abschluss von Chrysler zum 30. September und dem Bilanzstichtag des Konzerns zum 31. Dezember stattgefunden haben. Diese betreffen im Jahr 2008 Aufwendungen, die bei Chrysler infolge zusätzlicher Restrukturierungsmaßnahmen entstanden; der Anteil des Konzerns an diesen Aufwendungen betrug 109 Mio. €. Im Jahr 2007 ergaben sich anteilige Aufwendungen von insgesamt 322 Mio. € im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen und einer neuen Vereinbarung mit der US-amerikanischen Gewerkschaft UAW, die ohne Zeitversatz berücksichtigt wurden.

Die folgende Übersicht stellt die zusammengefassten IFRS-Abschlüsse von Chrysler dar, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren:

	2008	2007
Angaben in Millionen €		
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung¹		
Umsatzerlöse	48.442	7.967
Konzernergebnis	(6.541)	(1.942)
Angaben zur Bilanz²		
Vermögenswerte	81.506	90.427
Eigenkapital	(3.430)	2.677
Schulden	84.936	87.750

1 Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Oktober 2007 bis 30. September 2008; für 2007 betreffen die Angaben den Zeitraum 4. August bis 30. September 2007. Die Ergebnisse beider Jahre wurden angepasst aufgrund wesentlicher Erhellungstatbestände im vierten Quartal.

2 Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. September, jeweils angepasst aufgrund wesentlicher Erhellungstatbestände im vierten Quartal.

Die vom Konzern zurückbehaltenen Ansprüche auf weitere Zahlungen in Abhängigkeit von der zukünftigen Entwicklung von Restwerten von Leasingfahrzeugen wurden im Jahr 2008 aufgrund einer voraussichtlich dauerhaften Wertminderung erfolgswirksam abgeschrieben.

Aufgrund der erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten von Chrysler im vierten Quartal 2008 wurden die Buchwerte von Darlehen und Forderungen gegenüber Chrysler sowie einiger anderer Vermögenswerte wertberichtigt.

Die aus den Wertberichtigungen resultierenden Aufwendungen betragen im Jahr 2008 insgesamt 1,8 Mrd. € und sind überwiegend im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen.

13. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2008			31. Dezember 2007		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Angaben in Millionen €						
Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen						
Endkunden	11.533	21.759	33.292	10.579	19.153	29.732
Händler	6.087	1.054	7.141	5.878	544	6.422
Übrige	95	2.793	2.888	94	3.559	3.653
Buchwert (brutto)	17.715	25.606	43.321	16.551	23.256	39.807
Wertberichtigungen	(331)	(603)	(934)	(271)	(323)	(594)
Buchwert (netto)	17.384	25.003	42.387	16.280	22.933	39.213

Forderungstypen. Forderungen gegen Endkunden beinhalten Forderungen aus Finanzierungs- und Leasingverträgen mit Endkunden des Daimler-Konzerns, die ihr Fahrzeug entweder direkt oder über einen Händler bezogen haben.

Forderungen gegen Händler stellen Darlehensforderungen dar, die aus der Bestandsfinanzierung der von Daimler bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung von anderen Vermögenswerten, welche die Händler von Dritten gekauft haben, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (z. B. Verkaufsräume).

Die übrigen Forderungen stellen nicht dem Automobilgeschäft zuzuordnende Vermögenswerte aus Verträgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit Dritten dar.

Forderungen gegen unabhängige Händler, die aus dem Verkauf von Fahrzeugen durch Daimler resultieren, sowie Forderungen gegen Endkunden, die ihr Fahrzeug direkt von Daimler gekauft haben, stehen in Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorräten. Die aus diesen Forderungen resultierenden Auswirkungen werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung als Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Alle Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die nicht aus dem Verkauf von Vorräten an unabhängige Händler oder direkt an Kunden resultieren, werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit berücksichtigt.

Wertberichtigungen. Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Stand zum 1. Januar	594	924	1.305
Zuführungen	712	457	462
Inanspruchnahmen	(237)	(321)	(641)
Auflösungen	(131)	(153)	(108)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	-	(310)	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	(4)	(3)	(94)
Stand zum 31. Dezember	934	594	924

Der Gesamtaufwand der Periode aus Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen betrug 730 (2007: 487; 2006: 465) Mio. €.

Kreditrisiken. Die folgende Tabelle gibt Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken:

	2008	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €		
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	39.027	35.592
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtigt sind		
weniger als 30 Tage	1.458	1.152
30 bis 59 Tage	443	295
60 bis 89 Tage	127	104
90 bis 119 Tage	59	35
120 Tage oder mehr	127	86
Gesamt	2.214	1.672
Einzelwertberichtigte Forderungen	1.146	1.949
Buchwert (netto)	42.387	39.213

Um die Kreditrisiken der überfälligen, nicht einzelwertberichtigten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Zum 31. Dezember 2008 betragen die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, bei denen die Vertragsbedingungen neu verhandelt wurden und die ansonsten wertberichtigt oder überfällig wären, 222 (2007: 63) Mio. €.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 30 enthalten.

Finanzierungsleasing. Die Forderungen aus Finanzierungsleasing umfassen Sales-Type-Leasingverträge mit Endkunden, die ihr Fahrzeug direkt von Daimler gekauft haben, sowie Direct-Financing-Leasingverträge mit Endkunden, welche die Fahrzeuge über einen unabhängigen Händler erhalten haben, einschließlich Leveraged-Lease-Verträge mit Dritten über Vermögenswerte des Non-Automotive Geschäfts.

Die Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2008				31. Dezember 2007			
	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
Angaben in Millionen €								
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	5.153	9.825	3.824	18.802	4.172	8.570	4.933	17.675
Nicht garantierte Restbuchwerte	122	331	260	713	157	387	278	822
Bruttoinvestition	5.275	10.156	4.084	19.515	4.329	8.957	5.211	18.497
Nicht realisierter Finanzertrag	(730)	(1.626)	(1.325)	(3.681)	(627)	(1.612)	(1.857)	(4.096)
Buchwert (brutto)	4.545	8.530	2.759	15.834	3.702	7.345	3.354	14.401
Wertberichtigungen	(135)	(393)	(4)	(532)	(92)	(145)	(1)	(238)
Buchwert (netto)	4.410	8.137	2.755	15.302	3.610	7.200	3.353	14.163

Leveraged-Leases. In den oben genannten Werten sind auch Leveraged-Lease-Verträge enthalten, die abzüglich der dazugehörigen Fremdfinanzierung erfasst werden. Das Verlustrisiko von Daimler aus diesen Verträgen, die darauf abzielen, einen Steuervorteil für den Investor zu generieren, der mit dem Vertragspartner geteilt wird, ist auf das Eigenkapitalinvestment begrenzt. Die Umsatzrealisierung erfolgt nach der Effektivzinsmethode unter Verwendung der Zinssätze, die den Zahlungsströmen der Investitionen zugrunde liegen.

Diese Leveraged Leases bestehen aus Investments in Kraftwerke, Kläranlagen, Schiffe und Schienenfahrzeuge mit vertraglichen Fälligkeiten zwischen 27 bis 52 Jahren. Zum 31. Dezember 2008 betragen die Buchwerte der Vermögenswerte 1.304 (2007: 1.271) Mio. €. Daimler weist in den Umsatzerlösen ein Ergebnis von 36 (2007: 38; 2006: 41) Mio. € aus diesen Vereinbarungen aus.

Forderungsverkäufe. In Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und dem Liquiditätsbedarf veräußert Daimler bestimmte Umfänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden und Händler an Dritte (z. B. Zweckgesellschaften). Daimler prüft vor einer Ausbuchung dieser Forderungen, ob die im Rahmen von Forderungsverkäufen rechtlich übertragenen Forderungen die Kriterien zur Ausbuchung nach den anzuwendenden Vorschriften erfüllen; werden die Kriterien nicht erfüllt, verbleiben die Forderungen in der Bilanz.

Forderungsverkäufe, welche die Kriterien für eine Ausbuchung nicht erfüllen, führten zum 31. Dezember 2008 zu einem Buchwert an Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 697 (2007: 1.409) Mio. €; die damit verbundenen Chancen und Risiken entsprechen im Wesentlichen denen der nicht veräußerten Forderungen. Die Verbindlichkeiten, die insgesamt mit den übertragenen und nicht ausgebuchten Forderungen im Zusammenhang stehen, ergeben sich aus Anmerkung 23. Diese Forderungen sind als verpfändete Sicherheiten für die damit verbundenen Finanzierungsverbindlichkeiten gestellt.

14. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich aus den folgenden Klassen zusammen:

	31. Dezember 2008			31. Dezember 2007		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Angaben in Millionen €						
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	711	847	1.558	1.061	1.283	2.344
Davon Eigenkapitalanteile	–	744	744	–	1.139	1.139
Davon Fremdkapitalanteile	711	103	814	1.061	144	1.205
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.105	879	1.984	1.364	725	2.089
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	1.233	1.132	2.365	502	1.111	1.613
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.669	420	2.089	2.545	1.036	3.581
	4.718	3.278	7.996	5.472	4.155	9.627

Von den übrigen finanziellen Vermögenswerten werden 1.091 (2007: 1.424) Mio. € in die Liquiditätssteuerung des Konzerns einbezogen. Hierbei handelt es sich überwiegend um Schuldtitel.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte.

Die Eigenkapitalanteile setzen sich wie folgt zusammen:

	2008	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €		
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalanteile	193	573
Zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile	551	566
	744	1.139

Im Berichtsjahr wurden zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile mit einem Buchwert in Höhe von 35 (2007: 5; 2006: 20) Mio. € veräußert. Der dabei erzielte Gewinn belief sich auf 12 (2007: 90; 2006: 45) Mio. €. Für die zum 31. Dezember 2008 ausgewiesenen Anteile bestand keine Veräußerungsabsicht.

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen folgende Positionen:

	2008	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €		
Handelspapiere	277	313
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.088	1.300
	2.365	1.613

Derivative Finanzinstrumente. Erläuterungen zu derivativen Finanzinstrumenten erfolgen in Anmerkung 29.

15. Übrige Vermögenswerte

Die übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2008			31. Dezember 2007		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Angaben in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	411	268	679	243	149	392
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	1.241	14	1.255	1.221	21	1.242
Erstattungsansprüche aufgrund Medicare Act (USA)	-	119	119	-	106	106
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	404	34	438	489	26	515
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	289	61	350	199	97	296
Übrige	226	110	336	216	81	297
	2.571	606	3.177	2.368	480	2.848

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien.

16. Vorräte

	31. Dezember 2008	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.725	1.741
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	1.880	1.907
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	13.066	10.343
Geleistete Anzahlungen	134	95
	16.805	14.086

Im Jahr 2008 betragen die Herstellungskosten der Vorräte, die in der Gewinn- und Verlustrechnung in den Umsatzkosten erfasst worden sind, 63.526 Mio. €. In den Jahren 2007 und 2006 wurden Herstellungskosten in Höhe von 64.143 Mio. € bzw. 67.142 Mio. € in den Umsatzkosten und in Höhe von 22.267 Mio. € bzw. 40.075 Mio. € im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen. Die auf die Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen haben sich um 245 (2007: 111; 2006: 87) Mio. € erhöht. Von den am 31. Dezember 2008 ausgewiesenen Vorräten wurden 2.313 (2007: 1.431) Mio. € zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten realisiert werden, betragen 16.259 (2007: 13.542) Mio. €.

Der in den Vorräten enthaltene Bestand an Fuhrparkfahrzeugen der Daimler AG in Höhe von 535 (2007: 382) Mio. € wurde dem Daimler Pension Trust e.V. aufgrund der Vorschriften zur Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit sicherungsübereignet.

In den Vorräten sind aufgrund der Inanspruchnahme von Sicherheiten Vermögenswerte mit einem Buchwert in Höhe von 102 (2007: 88) Mio. € enthalten. Die Verwertung der Vermögenswerte erfolgt im Rahmen des normalen Geschäftszyklus.

17. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2008	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €		
Buchwert (brutto)	7.619	6.738
Wertberichtigungen	(620)	(377)
Buchwert (netto)	6.999	6.361

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen 25 (2007: 25) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Wertberichtigungen. Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich wie folgt:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Stand zum 1. Januar	377	476	540
Netto-Zuführungen	280	12	25
Inanspruchnahmen	(42)	(78)	(67)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	-	(22)	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	5	(11)	(22)
Stand zum 31. Dezember	620	377	476

Der Gesamtaufwand der Periode aus Wertminderungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betrug 282 (2007: 126; 2006: 91) Mio. €.

Kreditrisiken. Die folgende Tabelle gibt Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken:

	2008	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €		
Weder überfällige noch wertberichtigte Forderungen	4.947	4.501
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtet sind		
weniger als 30 Tage	660	589
30 bis 59 Tage	174	121
60 bis 89 Tage	62	51
90 bis 119 Tage	54	68
120 Tage und mehr	226	57
Gesamt	1.176	886
Einzelwertberichtigte Forderungen	876	974
Buchwert (netto)	6.999	6.361

Um die Kreditrisiken der überfälligen, nicht einzelwertberichtigten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Zum 31. Dezember 2008 betragen die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, bei denen die Vertragsbedingungen neu verhandelt wurden und die ansonsten wertberichtet oder überfällig wären, 73 Mio. €.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 30 enthalten.

Forderungsverkäufe. In Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und dem Liquiditätsbedarf veräußert Daimler bestimmte Umfänge von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an Dritte. Daimler prüft vor einer Ausbuchung dieser Forderungen, ob die im Rahmen von Forderungsverkäufen rechtlich übertragenen Forderungen die Kriterien zur Ausbuchung nach den anzuwendenden Vorschriften erfüllen; werden die Kriterien nicht erfüllt, verbleiben die Forderungen in der Bilanz.

Verkaufte Forderungen, welche die Kriterien für eine Ausbuchung nicht erfüllen, führten zum 31. Dezember 2008 zu einem Buchwert an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 67 (2007: 226) Mio. €. Die Verbindlichkeiten, die insgesamt mit nicht ausgebuchten Forderungsverkäufen im Zusammenhang stehen, ergeben sich aus Anmerkung 23. Diese Forderungen sind als verpfändete Sicherheiten für die damit verbundenen Finanzierungsverbindlichkeiten gestellt.

18. Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden (Potsdamer Platz)

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat am 13. Dezember 2007 dem Verkauf der Grundstücke und Gebäude am Potsdamer Platz an die SEB Gruppe zugestimmt. Für weitere Informationen siehe Anmerkung 2. In der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2007 wurden die dem Potsdamer Platz zurechenbaren Vermögenswerte und Schulden gesondert als zur Veräußerung bestimmt ausgewiesen. Sie setzen sich auf konsolidierter Basis wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €	
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	
Sachanlagen	920
Sonstige Vermögenswerte	2
	922
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	
Sonstige Rückstellungen und übrige Verbindlichkeiten	26

19. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals.

Das gezeichnete Kapital ist in nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Daimler AG sowie den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung.

	2008	2007
Angaben in Millionen €		
In Umlauf befindliche Aktien am 1. Januar	1.014	1.028
Schaffung neuer Aktien durch Ausübung von Optionsrechten aus Stock-Option-Plänen	-	36
Im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms zurückgekauft und eingezogene Aktien	(50)	(50)
Ausgegebene Aktien am 31. Dezember	964	1.014
Im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms zurückgekauft und noch nicht eingezogene Aktien	(37)	-
In Umlauf befindliche Aktien am 31. Dezember	927	1.014

Eigene Anteile. Im Jahr 2008 hat Daimler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 1,5 (2007: 0,5; 2006: 0,7) Mio. Daimler-Aktien erworben, von denen 1,5 (2007: 0,5; 2006: 0,7) an Mitarbeiter ausgegeben wurden.

Aktienrückkaufprogramm. Der Erwerb der im Berichtszeitraum ohne Herabsetzung des Grundkapitals eingezogenen eigenen Aktien sowie die Einziehung selbst erfolgten aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 4. April 2007, der die Daimler AG ermächtigt hat, bis zum 4. Oktober 2008 für bestimmte vordefinierte Zwecke, u. a. zum Zwecke der Einziehung und zum Zwecke der Bedienung des Stock-Option-Programms, eigene Aktien mit einem auf diese Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von höchstens 267 Mio. € – das sind knapp 10% des damaligen Grundkapitals – zu erwerben. Im Zeitraum zwischen dem 30. August 2007 und dem 28. März 2008 hat die Daimler AG durch Rückerwerb von insgesamt 99,8 Mio. Aktien (davon 49,8 Mio. Aktien nach dem 31. Dezember 2007 im Zeitraum vom 14. Februar 2008 bis zum 28. März 2008) mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital zum Zeitpunkt des Hauptversammlungsbeschlusses 2007 von insgesamt 267 Mio. €, entsprechend insgesamt 10%, zum Gesamtkaufpreis von 6.197 Mio. € (davon 2.717 Mio. € für die nach dem 31. Dezember 2007 erworbenen Aktien) von der Ermächtigung der Hauptversammlung Gebrauch gemacht. Durch die Einziehung von 49,8 Mio. erworbenen eigenen Aktien ohne Kapitalherabsetzung mit Wirkung zum Ablauf des 3. April 2008 hat sich der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital von rund 2,73 € auf rund 2,87 € erhöht.

Am 9. April 2008 hat die Hauptversammlung die Daimler AG ermächtigt, bis zum 9. Oktober 2009 für bestimmte Zwecke, u. a. zum Zwecke der Einziehung und zum Zwecke der Bedienung des Stock-Option-Programms, bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals von 2.766 Mio. € zu erwerben. Im Zeitraum vom 18. Juni 2008 bis zum 23. Oktober 2008 hat die Daimler AG durch Rückerwerb von insgesamt 37,3 Mio. Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital zum Zeitpunkt des Hauptversammlungsbeschlusses von rund 107 Mio. €, entsprechend rund 3,87%, zum Gesamtkaufpreis von 1.449 Mio. € von der erneuten Ermächtigung der Hauptversammlung teilweise Gebrauch gemacht. Im Berichtsjahr wurden 0,2 Mio. eigene Aktien zur Bedienung von Ausübungen unter dem Stock-Option-Programm verwendet. Die übrigen 37,1 Mio. Aktien befinden sich zum 31. Dezember 2008 im Bestand der Daimler AG.

Genehmigtes Kapital. Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 9. April 2008 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG in der Zeit bis zum 8. April 2013 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage um bis zu 500 Mio. € sowie durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Sacheinlage um bis zu 500 Mio. € zu erhöhen.

Bedingtes Kapital. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 6. April 2005 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 5. April 2010 auf den Inhaber und / oder Namen lautende Wandel- und / oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 15 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 20 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf neue Aktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 300 Mio. €, nach Maßgabe der festgelegten Bedingungen, zu gewähren. Von dieser Ermächtigung wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Stock-Option-Pläne. Zum 31. Dezember 2008 waren 24 Mio. Optionen mit einem Nennwert von 70 Mio. € aus den Stock-Option-Plänen noch nicht ausgeübt.

Dividende. Nach dem Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden nach dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Daimler AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2008 der Daimler AG eine Dividende von 556 Mio. € (0,60 € je Aktie) an die Aktionäre auszuschütten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Veränderungen der in den übrigen Rücklagen erfassten Erträge und Aufwendungen:

	Vor Steuern	Steuern	2008 Nach Steuern	Vor Steuern	Steuern	2007 Nach Steuern	Vor Steuern	Steuern	2006 Nach Steuern
Angaben in Millionen €									
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte:									
Im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	(295)	16	(279)	(241)	18	(223)	121	(27)	94
Realisierte (Gewinne)/Verluste	37	-	37	(6)	2	(4)	(1)	-	(1)
Summe zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte:	(258)	16	(242)	(247)	20	(227)	120	(27)	93
Derivative Finanzinstrumente:									
Im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	233	(34)	199	2.030	(546)	1.484	2.313	(877)	1.436
Realisierte (Gewinne)/Verluste	(940)	258	(682)	(1.915)	677	(1.238)	(1.899)	722	(1.177)
Summe derivative Finanzinstrumente	(707)	224	(483)	115	131	246	414	(155)	259
Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	(53)	-	(53)	(812)	-	(812)	(1.621)	-	(1.621)
Summe direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und (Aufwendungen)	(1.018)	240	(778)	(944)	151	(793)	(1.087)	(182)	(1.269)
Konzernergebnis			1.414			3.985			3.783
Gesamtertrag der Periode			636			3.192			2.514

Im Jahr 2008 sind Minderheitsanteile in der Zeile Summe zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern in Höhe von (8), nach Steuern in Höhe von (6) (2007: vor Steuern (3), nach Steuern (2); 2006: -) Mio. € enthalten. In der Zeile Summe derivative Finanzinstrumente sind im Jahr 2008 Minderheitsanteile vor Steuern von (108) und nach Steuern von (71) (2007: vor Steuern 83, nach Steuern 83; 2006: -) Mio. € berücksichtigt. Der Ausweis im Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung beinhaltet Minderheitsanteile in 2008 vor Steuern in Höhe von 46 und nach Steuern in Höhe von 46 (2007: vor Steuern (12), nach Steuern (12); 2006: vor Steuern (36), nach Steuern (36)) Mio. €.

20. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2008 über die folgenden Pläne zur aktienorientierten Vergütung: (1) die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2005-2008, (2) den Stock-Option-Plan (SOP) 2000 sowie (3) einen Stock-Appreciation-Rights-Plan (SAR) aus Vorjahren. Die SOP 2003 und 2004 werden als aktienorientierte Vergütungsformen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente mit dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt der Planaufgabe angesetzt. PPSP und SAR werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet.

Die PPSP werden am Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeiten ausbezahlt; eine vorzeitige, anteilige Auszahlung ist nur unter bestimmten Bedingungen bei Ausscheiden aus dem Konzern möglich. Bei dem SAR-Plan ist die Sperrfrist abgelaufen, so dass eine Ausübung grundsätzlich – abhängig vom Überschreiten der Ausübungshürden – jederzeit möglich ist.

Im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung ergaben sich in den Gewinn- und Verlustrechnungen sowie in den Bilanzen folgende Effekte (ohne Berücksichtigung von Ertragsteuern):

	Gewinn- und Verlustrechnung Aufwand / (Ertrag)			Rückstellung 31. Dezember	
	2008	2007	2006	2008	2007
Angaben in Millionen €					
PPSP	(75)	161	59	73	165
MTI	-	4	.	-	-
SAR	(8)	39	.	-	8
SOP	(18)	24	38	-	-
	(101)	228	97	73	173

Der im Jahr 2008 auszuweisende Ertrag ergab sich im Wesentlichen aus dem im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen Aktienkurs.

Aufwendungen/(Erträge) in der Gewinn- und Verlustrechnung aus Rechten des Vorstands:

	2008	Dr. Dieter Zetsche		2008	Günther Fleig		2008	Dr. Rüdiger Grube	
		2007	2006		2007	2006		2007	2006
Angaben in Millionen €									
PPSP	(2,7)	5,1	1,2	(1,3)	2,5	0,6	(1,4)	2,5	0,6
SAR	(0,2)	0,1	.	.	.	.	-	-	-
SOP	(4,5)	3,0	0,8	(2,3)	1,5	0,4	(2,3)	1,5	0,4

	2008	Andreas Renschler		2008	Bodo Uebber		2008	Dr. Thomas Weber	
		2007	2006		2007	2006		2007	2006
Angaben in Millionen €									
PPSP	(1,4)	2,6	0,6	(1,5)	2,7	0,7	(1,3)	2,5	0,6
SAR	.	.	.	.	.	.	.	.	.
SOP	-	.	0,1	(1,8)	1,2	0,3	(1,8)	1,2	0,3

	2008	Thomas W. LaSorda		2008	Eric R. Ridenour		2008	Thomas W. Sidlik	
		2007	2006		2007	2006		2007	2006
Angaben in Millionen €									
PPSP	-	0,9	0,7	-	0,6	0,5	-	0,8	0,6
SAR	-	-	-	-	-	-	-	0,1	.
SOP	-	.	0,1	-	.	0,1	-	1,5	0,4

Die Angaben in der Tabelle stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand bzw. Ertrag. Angaben über die Vergütung im Geschäftsjahr 2008 sind im Vergütungsbericht auf den Seiten 122ff dargestellt.

Performance-Phantom-Share-Pläne. Im Jahr 2008 hat der Konzern, ebenso wie in den Jahren 2005 bis 2007, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt Daimler bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), welche nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Der Auszahlungsbetrag ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) verdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit von dem Grad der Erreichung bestimmter Konzernkennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Daimler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit).

Die Ermittlung der Zielerreichung basiert auf dem Return on Net Assets und dem Return on Sales im Vergleich zu Benchmarks, die von Wettbewerbern sowie internen Zielgrößen abgeleitet sind.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro verdientem Phantom Share vom Kurs der Daimler-Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Daimler-Aktie den beizulegenden Zeitwert pro Phantom Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den Jahren 2005 bis 2008 anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP richtete sich nach dem Kurs der Daimler-Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades.

Stock-Option-Pläne. Im April 2000 hatte die Hauptversammlung dem Daimler Stock-Option-Plan (SOP) zugestimmt. Dieser Plan sah vor, bezugsberechtigten Mitarbeitern Stock Options zum Bezug von Daimler-Aktien zu gewähren. Die im Rahmen dieses Plans gewährten Optionen können zu einem vorher festgelegten Referenzpreis je Daimler-Aktie zuzüglich eines Aufschlags von 20% ausgeübt werden. Die Optionen sind je zur Hälfte frühestens zwei bzw. drei Jahre nach Gewährung ausübbar. Nicht ausgeübte Optionen verfallen zehn Jahre nach Gewährung. Liegt der Börsenkurs der Daimler-Aktie bei Ausübung mindestens 20% über dem Referenzpreis, erhält der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20%igen Aufschlags. Aus diesem Plan wurden letztmalig 2004 neue Stock Options gewährt.

Im Falle von Ausübungen hat Daimler bisher im Wesentlichen neue Aktien ausgegeben.

Chrysler-Mitarbeiter sind weiterhin berechtigt, im Rahmen der Planbedingungen ihre verdienten Rechte auszuüben. Die Planbedingungen sehen für aktive Mitarbeiter die Ausübungsmöglichkeit innerhalb eines Jahres nach Ausscheiden aus dem Konzern vor. Die Ausübungsmöglichkeit für am 3. August 2007 aktive Chrysler-Mitarbeiter ist am 3. August 2008 ausgelaufen; die bis dahin noch nicht ausgeübten Rechte sind verfallen. Inaktive Mitarbeiter können bis maximal fünf Jahre nach Ausscheiden aus dem Konzern ihre Rechte ausüben. Ausübungen, und die damit gegebenenfalls verbundene Ausgabe neuer Aktien, können analog zu Ausübungen von noch im Konzern beschäftigten Mitarbeitern zu einer Kapitalerhöhung führen. Zum 31. Dezember 2008 entfielen auf die inaktiven Chrysler-Mitarbeiter noch 2,3 Mio. ausübbarer Rechte.

Mit der Entkonsolidierung der Chrysler-Aktivitäten stellen die an Chrysler-Mitarbeiter gewährten Rechte keine Verpflichtung aus aktienorientierter Vergütung mehr dar. Für die zum 31. Dezember 2008 noch nicht ausbezahlten Rechte wurde eine Rückstellung gebildet.

Die Basisdaten des SOP (in Mio. Stück) stellen sich wie folgt dar:

	Referenzpreis	Ausübungspreis	Gewährte Optionen	Bestehende Optionen 31. Dezember 2008	Ausübbarer Optionen
Option gewährt im Jahr					
2000	62,30 €	74,76 €	15,2	5,6	5,6
2001	55,80 €	66,96 €	18,7	5,7	5,7
2002	42,93 €	51,52 €	20,0	4,6	4,6
2003	28,67 €	34,40 €	20,5	3,2	3,2
2004	36,31 €	43,57 €	18,0	5,2	5,2

Die Optionen, die im Jahr 2004 an den Vorstand gewährt wurden und für welche der Präsidialausschuss – entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex – bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen eine Begrenzungsmöglichkeit vereinbaren oder sich eine solche Begrenzungsmöglichkeit vorbehalten kann, werden mit dem inneren Wert zum Bilanzstichtag bewertet.

Entwicklung der ausgegebenen Stock Options:

	2008		2007		2006	
	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	29,1	57,66	67,1	56,00	79,6	53,92
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	(0,6)	39,11	(35,7)	53,89	(10,0)	37,06
Abgänge / Verfallen	(4,2)	66,75	(2,3)	67,97	(2,5)	65,72
Noch bestehend am Jahresende	24,3	56,61	29,1	57,66	67,1	56,00
Ausübbar am Jahresende	24,3	56,61	29,1	57,66	58,8	57,75

Der gewichtete durchschnittliche Kurs der Daimler-Aktie bei Ausübung lag bei 45,86 (2007: 65,69; 2006: 44,99) €.

Entwicklung der ausgegebenen Stock Options des Vorstands:

Dr. Dieter Zetsche

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2006 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	1,0	52,99	1,0	52,99	1,0	52,99
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge / Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	1,0	52,99	1,0	52,99	1,0	52,99
Ausübbar am Jahresende	1,0	52,99	1,0	52,99	1,0	53,73
Gewichtete Restlaufzeit		3,0 Jahre		4,0 Jahre		5,0 Jahre

Günther Fleig

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2006 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	0,6	53,88	0,6	53,88	0,6	53,88
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge / Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	0,6	53,88	0,6	53,88	0,6	53,88
Ausübbar am Jahresende	0,6	53,88	0,6	53,88	0,6	54,54
Gewichtete Restlaufzeit		2,9 Jahre		3,9 Jahre		4,9 Jahre

Dr. Rüdiger Grube

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2006 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	0,4	45,66	0,4	45,66	0,4	45,66
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge / Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	0,4	45,66	0,4	45,66	0,4	45,66
Ausübbar am Jahresende	0,4	45,66	0,4	45,66	0,4	45,88
Gewichtete Restlaufzeit		3,6 Jahre		4,6 Jahre		5,6 Jahre

Andreas Renschler

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2006 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	0,2	51,88	0,2	51,88	0,2	51,88
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge / Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	0,2	51,88	0,2	51,88	0,2	51,88
Ausübbar am Jahresende	0,2	51,88	0,2	51,88	0,2	52,97
Gewichtete Restlaufzeit		3,2 Jahre		4,2 Jahre		5,2 Jahre

Bodo Uebber

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2006 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	0,1	49,51	0,1	49,51	0,1	49,51
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge / Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	0,1	49,51	0,1	49,51	0,1	49,51
Ausübbar am Jahresende	0,1	49,51	0,1	49,51	0,1	51,38
Gewichtete Restlaufzeit		3,8 Jahre		4,8 Jahre		5,8 Jahre

Dr. Thomas Weber

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2006 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	0,2	43,61	0,2	43,61	0,2	43,61
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge / Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	0,2	43,61	0,2	43,61	0,2	43,61
Ausübbar am Jahresende	0,2	43,61	0,2	43,61	0,2	43,61
Gewichtete Restlaufzeit		3,8 Jahre		4,8 Jahre		5,8 Jahre

Thomas W. LaSorda

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2006 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	-	-	0,2	55,00	0,3	49,57
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	0,1	44,41
Abgänge / Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am 3. August 2007	-	-	0,2	55,00	0,2	55,00
Ausübbar am 3. August 2007	-	-	0,2	55,00	0,2	57,18
Gewichtete Restlaufzeit		-		3,9 Jahre		5,2 Jahre

Eric R. Ridenour

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2006 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	-	-	0,1	50,62	0,2	44,64
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	0,1	39,18
Abgänge / Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am 3. August 2007	-	-	0,1	50,62	0,1	50,62
Ausübbar am 3. August 2007	-	-	0,1	50,62	0,1	53,52
Gewichtete Restlaufzeit		-		4,3 Jahre		5,9 Jahre

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2006 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	-	-	0,6	56,54	0,6	56,54
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge / Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am 3. August 2007	-	-	0,6	56,54	0,6	56,54
Ausübbar am 3. August 2007	-	-	0,6	56,54	0,5	57,49
Gewichtete Restlaufzeit	-	-	-	3,6 Jahre	-	4,8 Jahre

Hinsichtlich der Angaben in der Tabelle ist zu berücksichtigen, dass Vorteile aus den Optionsplänen nur entstehen, wenn der Kurs der Daimler-Aktie die für jeden Plan individuell festgelegte Hürde übersteigt und der Optionsinhaber eine Ausübung veranlasst. Dabei kommt als variable Vergütung ausschließlich die Differenz zwischen Referenz- und Ausübungspreis des jeweiligen Optionsplanes zur Auszahlung. Der hier aufgeführte durchschnittliche Ausübungspreis ist dagegen eine rein statistische Größe, die sich aus dem gewichteten Durchschnitt der in der Tabelle zu den Basisdaten des SOP dargestellten Ausübungspreise ergibt. Die angegebene Summe der Rechte ergibt sich aus der Addition der in der Anzahl unterschiedlichen Optionsgewährungen der Jahre 2000 bis 2004.

Stock-Appreciation-Rights-Pläne. Im Jahr 1999 hat Daimler einen Stock-Appreciation-Rights-Plan (SAR-Plan 1999) eingeführt, der den Begünstigten das Recht einräumt, ab dem Zeitpunkt der Gewährung in Form einer Barzahlung am Kursanstieg der Daimler-Aktie zu partizipieren. Die unter dem SAR-Plan 1999 gewährten Rechte werden je zur Hälfte nach zwei bzw. drei Jahren ausübbar. Nicht ausgeübte Rechte verfallen nach Ablauf von zehn Jahren. Der Ausübungspreis eines SARs entspricht dem Börsenkurs einer Daimler-Aktie am Tag der Gewährung. Am 24. Februar 1999 gewährte der Konzern 11,4 Mio. SARs zu einem Ausübungspreis von 89,70 € bzw. 98,76 US-\$ für Chrysler-Mitarbeiter, von denen 3,3 Mio. SARs zum 31. Dezember 2008 noch bestehen und ausübbar sind.

Der SAR-Plan wird mit dem beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag in den Rückstellungen für sonstige Risiken berücksichtigt, sowohl der beizulegende Zeitwert als auch die inneren Werte der SARs waren zum Bilanzstichtag Null.

21. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen:

	2008	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen (Pensionspläne)	3.282	3.038
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	848	790
Übrige Pensionsverpflichtungen	10	24
	4.140	3.852

Leistungsorientierte Pensionspläne

Bei Daimler haben fast alle Mitarbeiter Pensionszusagen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsorientierte Pläne zu bilanzieren sind. Die Leistungsansprüche sind zum Teil durch Vermögen in Pensionsfonds abgedeckt. Der überwiegende Anteil der Pensionszusagen für die aktive Belegschaft basiert seit dem Jahr 2008 auf Kapitalbausteinen, die sich die Mitarbeiter für jedes Beschäftigungsjahr erwerben. Die Höhe der in einem Jahr erworbenen Kapitalbausteine ist abhängig vom Einkommen der Mitarbeiter und ihrem jeweiligen Alter.

Finanzierungsstatus. Die nachfolgend dargestellten Informationen über die Pensionspläne von Daimler sind unterteilt in inländische und ausländische Pensionspläne. Die ausländischen Pensionspläne betreffen in den Jahren 2006 und 2005 hauptsächlich Pensionspläne in den USA, da in diesen Jahren noch die Pläne von Chrysler enthalten sind. Infolge der Entkonsolidierung der Chrysler-Aktivitäten ergab sich im Jahr 2007 eine deutliche Reduzierung der Barwerte der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen bzw. der Zeitwerte der Planvermögen.

Der Finanzierungsstatus entwickelte sich seit dem Jahr 2005 wie folgt:

	31. Dezember 2008			31. Dezember 2007			31. Dezember 2006			31. Dezember 2005		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Millionen €												
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	15.044	12.780	2.264	15.686	13.539	2.147	37.466	14.728	22.738	41.514	15.163	26.351
Abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	(10.110)	(8.796)	(1.314)	(13.774)	(12.073)	(1.701)	(35.176)	(11.542)	(23.634)	(34.348)	(10.590)	(23.758)
Finanzierungsstatus	4.934	3.984	950	1.912	1.466	446	2.290	3.186	(896)	7.166	4.573	2.593

In der folgenden Tabelle wird der Finanzierungsstatus zu den in der Konzernbilanz enthaltenen Beträgen übergeleitet:

	31. Dezember 2008			31. Dezember 2007		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Millionen €						
Finanzierungsstatus	4.934	3.984	950	1.912	1.466	446
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten versicherungsmathematischen Gewinne/(Verluste)	(1.677)	(1.347)	(330)	1.106	1.022	84
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen	(1)	-	(1)	-	-	-
Bilanzbetrag (Saldo)	3.256	2.637	619	3.018	2.488	530
Davon in: Übrige Vermögenswerte	(26)	-	(26)	(20)	-	(20)
Davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.282	2.637	645	3.038	2.488	550

Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen und der beizulegende Zeitwert der Planvermögen haben sich wie folgt entwickelt:

	31. Dezember 2008			31. Dezember 2007		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Millionen €						
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 1. Januar	15.686	13.539	2.147	37.466	14.728	22.738
Laufender Dienstzeitaufwand	348	272	76	609	334	275
Zinsaufwand	824	715	109	1.421	651	770
Beiträge der Teilnehmer des Plans	142	140	2	10	-	10
Versicherungsmathematische (Gewinne)/Verluste	(1.143)	(1.150)	7	(2.354)	(1.728)	(626)
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen/(-erträge)	(109)	(121)	12	21	-	21
Plankürzungen	(9)	-	(9)	34	(2)	36
Planabgeltungen	(89)	(1)	(88)	(43)	-	(43)
Geleistete Pensionszahlungen	(682)	(614)	(68)	(1.697)	(597)	(1.100)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	-	-	-	(19.198)	-	(19.198)
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	76	-	76	(583)	153	(736)
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	15.044	12.780	2.264	15.686	13.539	2.147
Davon mit Planvermögen	13.911	11.747	2.164	14.503	12.455	2.048
Davon ohne Planvermögen	1.133	1.033	100	1.183	1.084	99
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	13.774	12.073	1.701	35.176	11.542	23.634
Erwartete Erträge aus Planvermögen	901	782	119	2.016	862	1.154
Versicherungsmathematische Gewinne/(Verluste)	(3.970)	(3.520)	(450)	8	(233)	241
Tatsächliche Erträge/(Aufwendungen) der Planvermögen	(3.069)	(2.738)	(331)	2.024	629	1.395
Beiträge des Arbeitgebers	58	-	58	645	425	220
Beiträge der Teilnehmer des Plans	2	-	2	10	-	10
Planabgeltungen	(67)	-	(67)	(14)	-	(14)
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	(606)	(539)	(67)	(1.585)	(523)	(1.062)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	-	-	-	(21.718)	-	(21.718)
Wechselkursveränderungen und sonstige Veränderungen	18	-	18	(764)	-	(764)
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	10.110	8.796	1.314	13.774	12.073	1.701

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, d. h. der Unterschied zwischen den früheren versicherungsmathematischen Annahmen und den tatsächlichen Entwicklungen, bezogen auf die Verpflichtungen und Planvermögen zum 31. Dezember, können folgender Tabelle entnommen werden:

	2008	2007	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €				
Barwert der Verpflichtungen	(194)	154	45	(201)
Zeitwert der Planvermögen	(3.970)	(238)	1.685	1.629

Planvermögen. Zum 31. Dezember 2008 waren die Planvermögen in breit gestreuten Portfolios angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Das Planvermögen und die Erträge aus Planvermögen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen und zur Deckung der Aufwendungen für die Verwaltung der Pensionspläne vorgesehen. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

	2008	Inländische Planvermögen 31. Dezember 2007	2008	Ausländische Planvermögen 31. Dezember 2007
Angaben in % der Planvermögen				
Aktien	40	53	41	53
Festverzinsliche Wertpapiere	47	35	43	29
Alternative Investments	9	8	5	3
Immobilien	4	2	5	2
Sonstiges	.	2	6	13

Alternative Investments umfassen Private Equity & Debt sowie Investments in Rohstoffe und Hedgefonds.

Bewertungsprämissen. Der Stichtag für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Netto-Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen sowie die Annahmen für die langfristige Verzinsung der Planvermögen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren verwendet:

	Inländische Pensionspläne 31. Dezember		Ausländische Pensionspläne 31. Dezember	
	2008	2007	2008	2007
Angaben in %				
Abzinsungsfaktoren	5,9	5,4	5,0	5,3
Erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungsraten	3,5	3,1	3,7	4,6
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ¹	1,8	1,9	-	-

¹ Bei dem überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne sind erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen kein Bestandteil der Leistungsformel.

Zur Berechnung der Pensionsaufwendungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

	Inländische Pensionspläne			Ausländische Pensionspläne		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006
Angaben in %						
Abzinsungsfaktoren	5,4	4,5	4,0	5,3	5,7	5,4
Erwartete langfristige Renditen auf die Planvermögen	6,5	7,5	7,5	7,3	8,5	8,5
Erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungsraten	3,1	2,5	3,0	4,6	4,1	4,4
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ¹	1,9	1,9	1,8	-	-	-

¹ Bei dem überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne sind erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen kein Bestandteil der Leistungsformel.

Abzinsungsfaktoren. Die Abzinsungsfaktoren für die inländischen und ausländischen Pensionspläne werden jährlich zum 31. Dezember auf Basis von erstrangigen, festverzinslichen Industrieanleihen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt.

Darüber hinaus betrachtet Daimler die langfristigen, tatsächlichen Erträge der Planvermögen sowie historische Gesamtmarkrenditen bei der Ermittlung der erwarteten Verzinsung, um auch den langfristigen Charakter der Planvermögen angemessen zu berücksichtigen.

Erwartete Erträge der Planvermögen. Die langfristig erwarteten Renditen der deutschen und der ausländischen Planvermögen werden aus der Asset Allokation der Planvermögen und den erwarteten Renditen der in den Portfolios enthaltenen Asset-Klassen abgeleitet. Hierzu werden von unseren Anlageausschüssen Renditeprognosen für die relevanten Kapitalmarktindizes von Banken und Vermögensverwaltern herangezogen. Der allokatungsgewichtete Durchschnitt der Renditeprognosen dient als Ausgangspunkt für die Festlegung der erwarteten Renditen der Vermögenswerte der einzelnen Planvermögen.

Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge). Die Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge) der fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten setzen sich wie folgt zusammen:

	2008			2007			2006		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Millionen €									
Laufender Dienstaufwand	348	272	76	609	334	275	829	365	464
Zinsaufwand	824	715	109	1.421	651	770	1.872	582	1.290
Erwartete Erträge aus Planvermögen	(901)	(782)	(119)	(2.016)	(862)	(1.154)	(2.599)	(790)	(1.809)
Tilgung versicherungsmathematischer (Gewinne)/Verluste	(1)	-	(1)	(38)	-	(38)	1	1	-
Nachzuverrechnende Dienstaufwendungen/(-erträge)	(120)	(121)	1	46	-	46	73	-	73
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge)	150	84	66	22	123	(101)	176	158	18
Plankürzungen und Planabgeltungen	3	-	3	21	(2)	23	112	85	27
Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge)	153	84	69	43	121	(78)	288	243	45

Erwartete Zahlungen. Für das Jahr 2009 plant der Konzern, Zuwendungen an die Pensionsplanvermögen in Höhe von 0,1 Mrd. € vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen werden im Jahr 2009 voraussichtlich 0,1 Mrd. € betragen.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Bei Daimler beziehen sich die Aufwendungen für beitragsorientierte Pensionspläne überwiegend auf die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung. Im Jahr 2008 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 1,0 (2007: 1,2; 2006: 1,1) Mrd. €.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen

Bestimmte ausländische Tochtergesellschaften in Nordamerika, gewähren ihren Mitarbeitern nach deren Ausscheiden bei Daimler Zusagen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsorientierte Pläne zu bilanzieren sind. Die Verpflichtungen und die Aufwendungen aus diesen Plänen sind infolge der Entkonsolidierung der Chrysler-Aktivitäten im Jahr 2007 für die fortgeführten Aktivitäten des Konzerns von untergeordneter Bedeutung.

22. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellungen für sonstige Risiken entwickelten sich wie folgt:

	Produktgarantien	Verkaufsgeschäfte	Personal- und Sozialbereich	Übrige	Gesamt
Angaben in Millionen €					
Stand zum 31. Dezember 2007	6.598	830	3.028	2.945	13.401
Davon kurzfristig	3.103	819	1.419	1.931	7.272
Davon langfristig	3.495	11	1.609	1.014	6.129
Zuführungen	2.262	709	817	1.447	5.235
Inanspruchnahmen	(3.024)	(566)	(1.275)	(931)	(5.796)
Auflösungen	(221)	(46)	(289)	(665)	(1.221)
Aufzinsungen und Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	284	.	83	62	429
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	27	(40)	(14)	(281)	(308)
Stand zum 31. Dezember 2008	5.926	887	2.350	2.577	11.740
Davon kurzfristig	3.025	887	1.031	1.887	6.830
Davon langfristig	2.901	.	1.319	690	4.910

Produktgarantien. Daimler gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen umfassen erwartete Kosten, die sich aus der Verpflichtung ergeben, Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen von Kunden zurückzukaufen. Diese Verpflichtungen können verschiedene Ursachen haben, beispielsweise Rechtsstreitigkeiten, die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen in gewissen Ländern sowie Maßnahmen zur Sicherstellung der Kundenzufriedenheit. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken.

Verkaufsgeschäfte. Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften decken erwartete Belastungen für nachträgliche Minderungen bereits erzielter Umsatzerlöse ab. Hierzu zählen noch zu gewährende Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe, die im Berichtsjahr oder früher Vertragspartnern eingeräumt wurden, jedoch erst in den Folgejahren zur Auszahlung gelangen.

Personal- und Sozialbereich. Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Konzerns für Jubiläumsgelder, die Ergebnisbeteiligung tariflicher Mitarbeiter, die variable Vergütung für Führungskräfte sowie Frühpensionierungs- und Alterszeitmodell. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Ergebnisbeteiligung und variable Vergütung führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen.

Übrige. In den Rückstellungen für übrige Risiken werden, unter anderem, erwartete Aufwendungen für Haftungs- und Prozessrisiken, Verpflichtungen aus der EU-Altautoverordnung und Umweltschutzrisiken ausgewiesen. Diese Position enthält darüber hinaus Rückstellungen für sonstige Steuern und diverse Einzel-sachverhalte, die sich keiner anderen Position zuordnen lassen.

23. Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2008			31. Dezember 2007		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Angaben in Millionen €						
Anleihen	11.158	22.935	34.093	10.200	25.461	35.661
Schuldverschreibungen	2.320	–	2.320	112	–	112
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	8.038	6.570	14.608	7.299	5.264	12.563
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	5.033	977	6.010	3.962	138	4.100
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	370	327	697	835	614	1.449
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	60	391	451	62	377	439
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	449	9	458	630	13	643
	27.428	31.209	58.637	23.100	31.867	54.967

Daimler veräußert in Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und des Liquiditätsbedarfs bestimmte Umfänge von Forderungen an Dritte. Zum 31. Dezember 2008 betragen die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Übertragung von Forderungen, die als besicherte Kreditaufnahmen bilanziert werden, 764 (2007: 1.652) Mio. €. Diese sind in den Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen in Höhe von 697 (2007: 1.449) Mio. €, in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 66 (2007: 115) Mio. € und in den Darlehen und übrigen Finanzierungsverbindlichkeiten in Höhe von 1 (2007: 88) Mio. € enthalten.

Die Verbindlichkeiten aus Finance Lease beruhen überwiegend auf Sachanlagen, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasing-Verträge dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Zum 31. Dezember 2008 betragen die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen 637 (2007: 655) Mio. €. Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	Mindestleasingzahlungen		In den Mindestleasingzahlungen enthaltene Zinsen		Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	
	31. Dezember 2008	31. Dezember 2007	31. Dezember 2008	31. Dezember 2007	31. Dezember 2008	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €						
Fälligkeit						
innerhalb eines Jahres	77	84	17	22	60	62
zwischen einem und fünf Jahren	204	222	62	79	142	143
nach mehr als fünf Jahren	356	349	107	115	249	234
	637	655	186	216	451	439

24. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2008			31. Dezember 2007		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	185	46	231	66	169	235
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	572	554	1.126	226	74	300
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	1.550	1.090	2.640	1.720	1.221	2.941
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	894	-	894	1.129	1	1.130
Übrige	5.175	252	5.427	5.227	282	5.509
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.619	1.342	8.961	8.076	1.504	9.580
	8.376	1.942	10.318	8.368	1.747	10.115

Derivative Finanzinstrumente. Für Erläuterungen zu derivativen Finanzinstrumenten siehe Anmerkung 29.

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

25. Übrige Verbindlichkeiten

Die übrigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2008			31. Dezember 2007		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Steuerverbindlichkeiten für Ertragsteuern	135	76	211	118	103	221
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	922	1	923	1.154	11	1.165
	1.057	77	1.134	1.272	114	1.386

26. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung. Zum 31. Dezember 2008 beinhaltet der Zahlungsmittelfonds verfügbare Finanzmittel aus Zweckgesellschaften in Höhe von 139 (2007: 223; 2006: 1.326) Mio. €, die ausschließlich für die Tilgung von entsprechenden Finanzierungsverbindlichkeiten verwendet werden.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit. Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva setzt sich wie folgt zusammen:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Rückstellungen	(1.382)	(859)	(979)
Finanzinstrumente	217	(159)	(477)
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	303	1.407	(340)
	(862)	389	(1.796)

Im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit sind folgende Zahlungsströme enthalten:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Gezahlte Zinsen	(1.647)	(1.541)	(977)
Erhaltene Zinsen	1.761	977	716
Gezahlte Ertragsteuern (netto)	(898)	(1.020)	(1.494)
Erhaltene Dividenden	67	69	191

Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit. Zahlungsströme aus der Sicherung von Fremdwährungsrisiken der Finanzierungsverbindlichkeiten sind im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit berücksichtigt. Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthielt Auszahlungen durch Tilgung von Verbindlichkeiten aus Finance Lease in Höhe von 79 (2007: 77; 2006: 80) Mio. €.

27. Rechtliche Verfahren

Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Diese umfassen z. B. Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblicher Rechtsschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren und Aktionärsklagen. In einigen dieser Verfahren werden angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität, falsche Pedalbedienung, Bremsen oder Aufprallsicherheit vorgebracht. Die teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachten Ansprüche reichen von der Reparatur bzw. dem Austausch der Fahrzeuge oder Schadenersatz für ihren angeblichen Wertverlust bis zu Schadenersatz wegen Sachbeschädigung, Körperverletzung oder Todesfolge. Sofern einzelnen oder mehreren dieser Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch erhebliche Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben.

Die Bundesrepublik Deutschland leitete gegen die Daimler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und die Toll Collect GbR ein Schiedsverfahren ein; die Schiedsklage wurde im August 2005 eingereicht. Diese verlangt Schadenersatz, Vertragsstrafen sowie die Übertragung von gewerblichen Schutzrechten auf die Toll Collect GmbH. Die Bundesrepublik Deutschland macht insbesondere Ansprüche auf Ersatz von Mautausfallschäden für den Zeitraum vom 1. September 2003 bis 31. Dezember 2004 in Höhe von 3,51 Mrd. € zuzüglich Zinsen (236 Mio. € bis 31. Juli 2005 plus 5% pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage) und Vertragsstrafen nach dem Stand vom 31. Juli 2005 in Höhe von ungefähr 1,65 Mrd. € zuzüglich Zinsen (107 Mio. € bis 31. Juli 2005 plus 5% pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage) geltend. Der Betrag für Vertragsstrafen kann sich erhöhen, da unter anderem zeitabhängige Vertragsstrafen verlangt und weitere verstrafensrelevante Sachverhalte durch die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht werden. Die Klageerwidlung wurde dem Schiedsgericht am 30. Juni 2006 zugestellt. Die Replik der Bundesrepublik Deutschland wurde dem Schiedsgericht am 15. Februar 2007 zugestellt. Die Duplik der Beklagten wurde dem Schiedsgericht am 1. Oktober 2007 übergeben (siehe auch Anmerkung 28). Das Schiedsgericht hielt am 16. und 17. Juni 2008 eine erste mündliche Verhandlung ab. Die Klägerin und Beklagten haben das Recht, bis zum 3. April 2009 weitere Schriftsätze einzureichen. Daimler hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland für unbegründet und setzt sich gegen die Ansprüche weiterhin entschlossen zur Wehr.

Wie bereits berichtet, führen die U.S.-Börsenaufsichtsbehörde (Securities and Exchange Commission »SEC«) und das U.S.-Justizministerium (Department of Justice »DOJ«) eine Untersuchung wegen möglicher Gesetzesverstöße seitens Daimler gegen die Antibestechungs- und Buchführungsvorschriften sowie die interne Kontrollen betreffenden Vorschriften des U.S.-Foreign Corrupt Practices Act (»FCPA«) durch. Daimler hat dem DOJ und der SEC freiwillig Informationen seiner eigenen internen Untersuchung von bestimmten Konten, Transaktionen und Zahlungen zur Verfügung gestellt, die hauptsächlich Transaktionen mit Beteiligung staatlicher Stellen betreffen, und hat den Behörden entsprechend anhängiger Anordnungen und anderer Auskunftersuchen Informationen bereitgestellt. In Hinblick auf diese Sachverhalte, die vom DOJ und der SEC untersucht wurden, hat es auch Kontakte mit deutschen Staatsanwaltschaften gegeben und es wurden Unterlagen übergeben.

Daimler hat die eigene interne Untersuchung abgeschlossen und festgestellt, dass in einer Reihe von Jurisdiktionen, primär in Afrika, Asien und Osteuropa, unsachgemäße Zahlungen erfolgt sind. Diese Zahlungen werfen Fragen im Zusammenhang mit den Vorschriften des FCPA, deutschem Recht und den Gesetzen anderer Jurisdiktionen auf. Daimler hat verschiedene Maßnahmen ergriffen, die im Zuge der eigenen Untersuchung identifizierten Sachverhalte anzugehen und zu lösen, um zu vermeiden, dass unsachgemäßes Verhalten erneut auftritt. Diese schließen die Einrichtung einer konzernweiten Compliance-Organisation, die Überprüfung und Überarbeitung von Richtlinien und internen Kontrollprozessen und das Ergreifen von Personalmaßnahmen mit ein.

Daimler steht mit dem DOJ und der SEC in Verhandlungen über die einvernehmliche Beendigung der von diesen Behörden eingeleiteten Untersuchungsverfahren. Es ist offen, ob und wann endgültige Vergleichsvereinbarungen mit dem DOJ oder der SEC vorliegen und bindend werden.

Rechtsstreitigkeiten sind vielen Unsicherheiten unterworfen und der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Der Konzern bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, wenn eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Da diese Rückstellungen, die im Konzernabschluss berücksichtigt sind, auf Schätzungen beruhen, ist es durchaus möglich, dass die Beendigung einiger dieser Verfahren uns zu Zahlungen zwingt, die über die zurückgestellten Beträge hinausgehen und deren Umfang oder Bandbreite zum 31. Dezember 2008 nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Es ist auch möglich, dass der Ausgang einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet werden konnten, den Konzern zu Zahlungen zwingt, die am 31. Dezember 2008 weder betragsmäßig noch in Bandbreiten hinreichend genau bestimmbar waren. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Fälle einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens- und Finanzlage des Konzerns haben.

28. Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Garantien. Die folgende Tabelle zeigt die zu den Bilanzstichtagen im Zusammenhang mit der Begebung von Garantien (ohne Produktgarantien) berücksichtigten Rückstellungen und Verbindlichkeiten:

Angaben in Millionen €	Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen 31. Dezember	
	2008	2007
Finanzgarantien	262	218
Rückkaufverpflichtungen	62	381
Sonstige Garantien	132	156
	456	755

Finanzgarantien. Finanzgarantien stellen Garantien dar, bei denen der Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen verpflichtet ist, sofern Beteiligungsunternehmen und konzernfremde Dritte ihre finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllen. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2008 auf 1.857 (2007: 2.340) Mio. €. Die Beträge für die Jahre 2008 und 2007 enthalten bestimmte Finanzgarantien, die der Konzern im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an den Chrysler-Aktivitäten zugunsten von Chrysler gewährt hat. Diese Garantien stehen im Zusammenhang mit den Pensionsverpflichtungen von Chrysler sowie mit sonstigen Zahlungsverpflichtungen der Chrysler-Gruppe. Als Sicherheit für einen Teil dieser Finanzgarantien hat Chrysler eine Einlage auf einem Treuhandkonto geleistet. Für weitere Informationen siehe Anmerkung 2.

Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen stellen Vereinbarungen dar, bei denen der Konzern bestimmte Rückkaufswerte oder Marktwerte von verkauften Fahrzeugen garantiert. Diese Garantien begründen für den Begünstigten das Recht, erworbene Fahrzeuge an den Konzern zurückzugeben; dieses Recht steht im Zusammenhang mit zukünftigen Fahrzeugkäufen oder Dienstleistungen. Zum 31. Dezember 2008 betrug der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus Rückkaufverpflichtungen, für die noch keine Rückstellungen gebildet wurden, 49 (2007: 34) Mio. €. Im Rahmen von Fahrzeugverkäufen gewährte Restwertgarantien, aufgrund derer die sofortige Umsatzrealisierung aus dem Verkauf nicht bilanziert werden kann, sind in diesen Werten nicht berücksichtigt.

Sonstige Garantien. Die sonstigen Garantien beinhalten im Wesentlichen Entschädigungsverpflichtungen hinsichtlich der termin- und qualitätsgerechten Leistungserstellung durch Dritte oder Gewährleistungen aus der Beteiligung an Konsortien. Zum 31. Dezember 2008 betrug der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus sonstigen Garantien, für die noch keine Rückstellungen gebildet wurden, 61 (2007: 96) Mio. €.

Im Jahr 2002 haben unsere Tochtergesellschaft Daimler Financial Services AG, die Deutsche Telekom AG und die Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. (Cofiroute) einen Konsortialvertrag geschlossen, um ein elektronisches System zur Erhebung von Maut auf deutschen Autobahnen für Nutzfahrzeuge mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu entwickeln sowie eine gemeinsame Projektgesellschaft aufzubauen und auf der Grundlage des mit der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen Vertrags (Betreibervertrag) zu betreiben. Daimler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH) (zusammen Toll Collect), die restlichen 10% der Anteile hält jeweils Cofiroute.

Laut Betreibervertrag hätte das Mauterhebungssystem spätestens zum 31. August 2003 betriebsbereit sein müssen. Nach einer Verzögerung beim Start des Systems, die bei Toll Collect zu Umsatzeinbußen und Zahlungen von Verspätungsvertragsstrafen führte, wurde das Mauterhebungssystem am 1. Januar 2005 mit On-Board Units eingeführt, die im Vergleich zu den ursprünglichen Vorgaben über eine geringfügig eingeschränkte Funktionalität verfügten (Phase 1). Am 1. Januar 2006 wurde das Mauterhebungssystem mit voller Funktionalität gemäß Betreibervertrag installiert und in Betrieb genommen (Phase 2). Die Toll Collect GmbH erhielt am 20. Dezember 2005 die Vorläufige Betriebserlaubnis gemäß Betreibervertrag. Toll Collect GmbH erwartet, dass sie die Endgültige Betriebserlaubnis erhalten wird und betreibt das Mauterhebungssystem in der Zwischenzeit auf Basis der Vorläufigen Betriebserlaubnis.

Das Versäumnis, verschiedenen Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag nachzukommen, kann zu Vertragsstrafen, weiteren Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen führen, die im weiteren Verlauf ein erhebliches Ausmaß erreichen können. Die Vertragsstrafen und Vergütungsminderungen sind jedoch in ihrer Höhe wie folgt begrenzt: bis zur Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 150 Mio. € pro Jahr und nach Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 100 Mio. € pro Jahr. Diese Beträge erhöhen sich pro Betriebsjahr um 3%.

Im Juni 2006 begann die Bundesrepublik Deutschland damit, die monatlichen Vorauszahlungen der Betreibervergütung an die Toll Collect GmbH partiell in Höhe von 8 Mio. € mit Forderungen aus Vertragsstrafen aufzurechnen, die bereits Gegenstand des nachfolgend beschriebenen Schiedsverfahrens sind. Als Folge der Aufrechnung könnte es für die Konsortialmitglieder im weiteren Verlauf erforderlich sein, der Toll Collect GmbH weitere Liquidität zuzuführen.

Der Betreibervertrag sieht für sämtliche Streitigkeiten, die mit dem Mauterhebungssystem zusammenhängen, die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts vor. Die Bundesrepublik Deutschland hat ein Schiedsverfahren gegen Daimler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und das Konsortium eingeleitet. Nach der im August 2005 erhaltenen Schiedsklage verlangt die Bundesrepublik Deutschland Schadenersatz einschließlich Vertragsstrafen und Begleichung von Mautausfall, der angeblich durch die Verspätung der Inbetriebnahme des Mautsystems entstanden ist. Vergleiche hierzu auch die Ausführungen in Anmerkung 27.

Jedes Konsortialmitglied (einschließlich Daimler Financial Services AG) hat Garantien für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems abgegeben. Darüber hinaus garantiert die Daimler AG Bankkredite zugunsten der Toll Collect GmbH. Diese Garantien, die von gewissen Eintrittsbedingungen abhängig sind, sind nachfolgend beschrieben:

– *Garantie von Bankkrediten.* Die Daimler AG garantiert gegenüber Dritten bis zu einem Höchstbetrag von 165 Mio. € Bankkredite, die der Toll Collect GmbH gewährt werden; dieser Betrag entspricht dem 50%-igen Anteil des Konzerns an der durch die Gesellschafter garantierten Fremdfinanzierung von Toll Collect GmbH.

– *Kapitalintakthalteerklärung.* Die Konsortialmitglieder haben die Verpflichtung, gesamt- und einzelschuldnerisch, weiteres Eigenkapital bei Toll Collect GmbH bereitzustellen, um eine Eigenkapitalquote in Höhe von mindestens 15% (nach deutschem Handelsrecht) zu gewährleisten (so genannte »Kapitalintakthalteerklärung«). Diese Verpflichtung endet mit Ablauf des Betreibervertrages am 31. August 2015 oder früher, falls der Betreibervertrag vorzeitig gekündigt werden sollte. Eine solche Nachschussverpflichtung könnte eintreten, falls Toll Collect GmbH wegen Minderleistung Vergütungsminderungen hinnehmen muss, falls die Bundesrepublik Deutschland gegen die Toll Collect GmbH erfolgreich entgangene Mauteinnahmen für Zeiträume, in denen das Mautsystem nicht vertragsgemäß funktionierte, durchsetzt, oder falls Toll Collect GmbH Vertragsstrafen, die aus den oben genannten Vereinbarungen hervorgehen, entrichten muss. Falls solche Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen oder andere Ereignisse dazu führen, dass die Eigenkapitalquote der Toll Collect GmbH unter das vertraglich vereinbarte Minimum fällt, sind die Konsortialmitglieder verpflichtet, die Toll Collect GmbH finanziell so auszustatten, dass die erforderliche Mindesteigenkapitalquote erreicht wird.

Die Risiken und Verpflichtungen von Cofiroute sind auf den Betrag von 70 Mio. € beschränkt. Daimler Financial Services AG und Deutsche Telekom AG sind gesamtschuldnerisch verpflichtet, Cofiroute von weiteren Ansprüchen freizustellen.

Während die maximale zukünftige Verpflichtung von Daimler aus der Bankgarantie bestimmt werden kann (2008: 165 Mio. €), kann das maximale Verlustrisiko aus der Kapitalintakthalteerklärung, welches wesentlich sein könnte, aufgrund der oben beschriebenen Unsicherheiten nicht mit ausreichender Sicherheit eingeschätzt werden. Lediglich die Bankgarantie ist in den obigen Ausführungen und Beträgen zu den Finanzgarantien enthalten.

Verpflichtungen aus Produktgarantien und erweiterten Produktgarantien sind in den obigen Ausführungen nicht enthalten. Informationen zu Produktgarantien können Anmerkung 22 entnommen werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen. Daimler hat im Rahmen verschiedener Produktionsprogramme mit Lieferanten mehrjährige Lieferverträge über den Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten abgeschlossen. Darüber hinaus ging der Konzern sonstige finanzielle Verpflichtungen im Zusammenhang mit Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen ein. Zum 31. Dezember 2008 betragen die finanziellen Verpflichtungen hieraus 5,1 Mrd. €.

Der Konzern hat weitere sonstige Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und Sachanlagen. Im Geschäftsjahr 2008 wurden Mietzahlungen in Höhe von 563 (2007: 817; 2006: 835) Mio. € aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus längerfristigen Verträgen betragen (Nominalwerte):

	2008	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	306	323
zwischen einem und fünf Jahren	997	838
nach mehr als fünf Jahren	1.239	1.100
	2.542	2.261

Zudem hat Daimler Kreditzusagen gewährt, die zum 31. Dezember 2008 in einer Höhe von 1,5 (2007: 1,9) Mrd. € nicht in Anspruch genommen worden waren. Der Betrag für das Jahr 2007 enthält eine nachrangige Kreditlinie in Höhe von 1,5 Mrd. US-\$, die der Konzern dem Industriegeschäft von Chrysler zur Verfügung gestellt hat; diese Kreditlinie wurde im Jahr 2008 von einer Tochtergesellschaft der Chrysler Holding LLC vollständig in Anspruch genommen und ist in dem Betrag für 2008 nicht mehr enthalten (siehe auch Anmerkung 2).

29. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns dar. Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer unabhängigen anderen Partei übernehmen würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikation für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

	31. Dezember 2008 beizulegender Buchwert Zeitwert		31. Dezember 2007 beizulegender Buchwert Zeitwert	
Angaben in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	42.387	41.927	39.213	39.164
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.999	6.999	6.361	6.361
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	6.912	6.912	15.631	15.631
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte ¹	1.558	1.558	2.344	2.344
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	2.365	2.365	1.613	1.613
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.984	1.984	2.089	2.089
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.089	2.089	3.581	3.502
	64.294	63.834	70.832	70.704
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	58.637	55.755	54.967	55.469
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.478	6.478	6.939	6.939
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	1.126	1.126	300	300
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	231	231	235	235
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.961	8.961	9.580	9.580
	75.433	72.551	72.021	72.523

¹ Darin enthalten sind zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile, für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar sind (2008: 551 Mio. €; 2007: 566 Mio. €).

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien von IAS 39, stellen sich wie folgt dar:

	2008	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €		
Aktiva		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.999	6.361
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.089	3.581
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	27.085	25.050
Kredite und Forderungen	36.173	34.992
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1.558	2.344
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte ²	2.365	1.613
Passiva		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.478	6.939
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	57.422	52.876
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	8.699	9.362
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	72.600	69.177
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	1.126	300

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der obigen Tabelle nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

- Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen in Höhe von 15.302 (2007: 14.163) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
- Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. Darin enthalten sind auch derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.
- Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finance Lease in Höhe von 451 (2007: 439) Mio. € sowie Verbindlichkeiten aus der Nicht-Übertragung von Vermögenswerten in Höhe von 764 (2007: 1.652) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
- Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien in Höhe von 262 (2007: 218) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf der Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Methoden und Prämissen ermittelt.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf der Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2008 bzw. 31. Dezember 2007 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Übrige finanzielle Vermögenswerte. Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten:

- *Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalanteile.* Die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalanteile wurden anhand der zum 31. Dezember festgestellten Börsenkurse bewertet.
- *Zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile.* Für zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile konnten keine beizulegenden Zeitwerte ermittelt werden, da Börsen- oder Marktwerte nicht vorhanden waren. Hierbei handelt es sich um Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen, bei denen keine Indikatoren einer dauerhaften Wertminderung zum Bilanzstichtag vorlagen und infolge nicht zuverlässig bestimmbarer Cash Flows auf eine Bewertung mittels Diskontierung von erwarteten Cash Flows verzichtet wurde. In diesen Fällen wurde angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.
- *Fremdkapitalanteile.* Fremdkapitalanteile wurden mit Börsenkursen zum 31. Dezember bewertet. Sofern öffentliche Notierungen nicht vorlagen, beruhen die beizulegenden Zeitwerte dieser Anteile auf Bewertungsmodellen, denen Marktdaten zugrunde lagen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte beinhalten:

- *Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.* Für Erläuterungen zu den Währungs-, Zins- und Commodity-Sicherungskontrakten vergleiche die Ausführungen unter »Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind«. Die beizulegenden Zeitwerte der Sicherungsinstrumente für Aktien wurden mittels Kursnotierungen, gegebenenfalls unter Berücksichtigung von Terminauf- bzw. -abschlägen, oder mittels Optionspreismodellen ermittelt. Hierin waren im Jahr 2007 auch Sicherungsinstrumente für börsennotierte Beteiligungen enthalten, die at equity in den Konzernabschluss einbezogen sind.
- *Handelspapiere (Held for Trading).* Die zu beizulegenden Zeitwerten bewerteten Handelspapiere wurden anhand der zum 31. Dezember festgestellten Börsenkurse bewertet.

Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind:

- *Derivative Währungssicherungskontrakte.* Die beizulegenden Zeitwerte von Devisentermingeschäften wurden auf der Basis abgezinster, zukünftiger erwarteter Cash Flows ermittelt; dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Devisenoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen bewertet.
- *Derivative Zinssicherungskontrakte.* Die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps, Zins-/ Währungsswaps) wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt; dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Zinsoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen bewertet.
- *Derivative Commodity-Sicherungskontrakte.* Die beizulegenden Zeitwerte der Commodity-Sicherungskontrakte (z. B. Commodity Forwards) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge bestimmt.

Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte beinhalten:

- *Kurzfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte.* Diese Finanzinstrumente werden zu Anschaffungskosten bilanziert. Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.
- *Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte.* Diese Finanzinstrumente werden zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz ausgewiesen. Es wird angenommen, dass die Buchwerte grundsätzlich den beizulegenden Zeitwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Finanzierungsverbindlichkeiten. Die beizulegenden Zeitwerte der Anleihen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash Flows ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet. Aufgrund der kurzen Laufzeiten wird für Schuldverschreibungen und Darlehen unterstellt, dass die Buchwerte dieser Finanzinstrumente näherungsweise den beizulegenden Zeitwerten entsprechen.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten. Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten:

- *Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.* Siehe hierzu die Ausführungen unter »Übrige finanzielle Vermögenswerte«.
- *Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind.* Siehe hierzu die Ausführungen unter »Übrige finanzielle Vermögenswerte«.

Die sonstigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten:

- *Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien.* Bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten wird aufgrund der kurzen Laufzeiten angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen. Die langfristigen Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz ausgewiesen; es wird unterstellt, dass die Buchwerte den beizulegenden Zeitwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.
- *Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten.* Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Nettogewinne oder -verluste

Die folgende Tabelle stellt die in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Nettogewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten dar (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind):

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	(62)	(64)	469
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(29)	168	73
Kredite und Forderungen	(2.022)	(375)	(326)
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	1	13	20

¹ Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; darin sind auch derivative Finanzinstrumente enthalten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten beinhalten neben den Ergebnissen aus Marktwertänderungen auch Zinsaufwendungen bzw. -erträge aus diesen Finanzinstrumenten.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten unter anderem Erträge von Beteiligungen sowie realisierte Erfolge aus dem Abgang dieser Anteile. Für weitere Informationen siehe Anmerkung 19.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus Krediten und Forderungen beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen und Zuschreibungen, die in den Umsatzkosten, den Vertriebskosten, im übrigen Finanzergebnis und im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen werden.

Gesamtzinsertrag und -aufwand

Die Gesamtzinserträge und -aufwendungen der fortgeführten Aktivitäten für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet wurden, stellen sich wie folgt dar:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Gesamtzinserträge	3.610	3.429	3.049
Gesamtzinsaufwendungen	(2.990)	(2.633)	(2.428)

Qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) sind in Anmerkung 1 enthalten.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Einsatz von Derivaten. Der Konzern nutzt derivative Finanzinstrumente wie z. B. Zinsswaps und Forward Rate Agreements zur Absicherung von Zinsrisiken. Für die Absicherung von Währungsrisiken werden überwiegend Devisentermingeschäfte und Optionen eingesetzt.

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten.

Die nachfolgende Tabelle beinhaltet die beizulegenden Zeitwerte der Sicherungsinstrumente:

	2008	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €		
Fair Value Hedges	493	76
Cash flow Hedges	1.260	1.778

Fair Value Hedges. Der Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken.

Im Jahr 2008 betragen die Nettogewinne aus den Sicherungsinstrumenten 540 (2007: 144; 2006: 16) Mio. €. Die Nettoverluste der dazugehörigen Grundgeschäfte beliefen sich auf 567 (2007: 150; 2006: 18) Mio. €.

Diese Werte beinhalten auch die von der Ermittlung der Hedgeeffektivität ausgeschlossenen Bestandteile der derivativen Finanzinstrumente und die Hedge-ineffektivitäten.

Cash Flow Hedges. Der Konzern designiert Cash Flow Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs- und Zinsrisiken.

Während des Jahres 2008 wurden netto unrealisierte Gewinne aus der Bewertung von Derivaten (vor Steuern) in Höhe von 0,5 (2007: 1,9; 2006: 2,3) Mrd. € erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. In diesem Zeitraum wurden aus dem Eigenkapital netto Gewinne von 1.089 (2007: 484; 2006: 54) Mio. € in die Umsatzerlöse und netto Verluste von 21 (2007: netto Gewinne von 14; 2006: netto Gewinne von 18) Mio. € in die Umsatzkosten umgliedert. Ferner wurden im Jahr 2008 aus dem Eigenkapital netto Verluste von 527 (2007: netto Gewinne von 30; 2006: netto Gewinne von 1.341) Mio. € in das Zinsergebnis umgebucht. Im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten waren im Jahr 2007 Gewinne von 2 (2006: -) Mio. € aus Umgliederungen enthalten. Die erfolgswirksamen Umbuchungen in die Gewinn- und Verlustrechnung beinhalten nicht die Gewinne und Verluste aus Derivaten von at equity bilanzierten Unternehmen.

Im Konzernergebnis des Jahres 2008 sind netto Gewinne (vor Steuern) in Höhe von 2 (2007: 6; 2006: 4) Mio. € aus der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten enthalten, die hedge-ineffektiv waren.

Als Folge der vorzeitigen Beendigung von Cash Flow Hedges ergaben sich im Jahr 2008 Erträge von 3 (2007: 5; 2006: -) Mio. €.

Die Laufzeiten der Zinssicherungen bzw. Zinswährungssicherungen entsprechen denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Zum 31. Dezember 2008 hat Daimler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 24 Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

30. Risikomanagement

Allgemeine Informationen über Finanzrisiken

Daimler ist Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen ausgesetzt. Auf der Beschaffungsseite bestehen Commodity-Preis-Risiken. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Im Segment Daimler Financial Services ist der Konzern Kreditrisiken ausgesetzt, die mögliche Zahlungsausfälle im Rahmen der Operating-Lease-, Finance-Lease- und Finanzierungsverträge betreffen. Diese Finanzrisiken können die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nachteilig beeinflussen.

Daimler hat interne Richtlinien erlassen, welche Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben sowie den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausgerichtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analysiert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mit Hilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Informationssysteme. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf über den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Daimler verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich für Zwecke des Risikomanagements. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt (zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere Derivate sind in Anmerkung 29 enthalten). Daimler beurteilt seine Finanzrisiken regelmäßig unter Berücksichtigung von Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktueller Marktinformationen.

Die von den Fonds zur Abdeckung der Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragender Wertpapiere, sind nicht Bestandteil dieser quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensionsplänen des Konzerns enthält Anmerkung 21.

Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr eines ökonomischen Verlustes, welcher dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Die maximalen Risikopositionen aus finanziellen Vermögenswerten, welche grundsätzlich einem Kreditrisiko unterliegen können, entsprechen deren Buchwerten und stellen sich wie folgt dar:

	Siehe auch Anmerkung	Maximale Risikoposition 2008	Maximale Risikoposition 2007
Angaben in Millionen €			
Liquide Mittel		8.003	17.055
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	42.387	39.213
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17	6.999	6.361
Derivate (nur Vermögenswerte)	14	4.072	3.389
Kreditzusagen	28	1.536	1.908
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	14	2.089	3.581

Liquide Mittel. Die liquiden Mittel umfassen im Wesentlichen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie als zur Veräußerung verfügbar ausgewiesene Fremdkapitalinstrumente. Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Die Limits werden laufend überprüft. Im Zusammenhang mit der aktuellen Finanzmarktkrise kam es dadurch zu verschiedenen Limitanpassungen. Es entspricht der Risikopolitik des Konzerns, dass der überwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten wird.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten von Daimler sind vor allem auf die Absatzunterstützung der Automobilprodukte des Konzerns ausgerichtet. Hieraus resultieren Kreditrisiken, die anhand von definierten Standards, Leitlinien und Prozessen überwacht werden. Daimler Financial Services steuert das Kreditrisiko sowohl für Operating-Lease- als auch für Finance-Lease-Verträge. Aus diesem Grund beziehen sich die Angaben zum Kreditrisiko von Daimler Financial Services auf das gesamte Leasinggeschäft, sofern dies nicht anders kenntlich gemacht ist.

Die Überwachung des Kreditrisikos aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten erfolgt auf Basis des kreditrisikobehafteten Portfolios. Das kreditrisikobehaftete Portfolio ist eine interne Steuerungsgröße, die sich aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen, dem kreditrisikobehafteten Teil des Operating-Lease-Portfolios und den Umfängen aus der Händlerbestandsfinanzierung zusammensetzt. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen selbst umfassen Ansprüche aus Finance-Lease-Verträgen sowie Rückzahlungsansprüche aus Finanzierungsdarlehen. Das Operating-Lease-Portfolio wird unter der Position vermietete Gegenstände in der Konzernbilanz berichtet.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Finanzdienstleistungen und den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können Anmerkung 13 entnommen werden.

Des Weiteren ist das Daimler Financial Services Segment Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2008 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 1.507 Mio. €; hiervon haben 572 Mio. € eine Laufzeit von unter einem Jahr; 869 Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen 2 und 3 Jahren auf. Im Jahr 2007 betragen die unwiderruflichen Kreditzusagen 835 Mio. € und hatten mehrheitlich eine Laufzeit von unter einem Jahr.

Das Segment Daimler Financial Services verfügt sowohl auf globaler als auch auf lokaler Ebene über Richtlinien, welche ein effektives Risikomanagement sicherstellen. Gegenstand der Richtlinien sind insbesondere die Identifikation und Begrenzung von Konzentrationsrisiken, die Einforderung von Sicherheiten sowie das Vorgehen bei unbesicherten Krediten und bei notleidenden Ansprüchen. Die Begrenzung von Konzentrationsrisiken erfolgt primär über Limits, welche sich auf Einzelkundenengagements beziehen. Zum 31. Dezember 2008 betragen die Kreditpositionen der 15 größten Kunden nicht mehr als 3,9% des Portfolios.

Im Rahmen seiner Finanzdienstleistungsaktivitäten hält der Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten. Der Wert einer Kreditsicherheit hängt in der Regel vom Betrag des finanzierten Vermögenswertes ab. Üblicherweise dienen die finanzierten Fahrzeuge durch Sicherungsübereignung des Kraftfahrzeugbriefs als Kreditsicherheit. Darüber hinaus limitiert Daimler Financial Services das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, zum Beispiel durch Anzahlungen von Kunden.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung von Privatkunden und Kleinunternehmen Scoringsysteme eingesetzt. Großkunden werden durch interne Ratinginstrumente und, falls verfügbar, mit Hilfe von Informationen externer Kreditagenturen bewertet. Die Ergebnisse des Scorings und Ratings, ebenso wie die Verfügbarkeit von Sicherheiten und von anderen risikomindernden Instrumenten, wie zum Beispiel Anzahlungen, Garantien und in geringerem Umfang Restschuldversicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditentscheidung.

Wesentliche Finanzierungsdarlehen und Leasingverträge gegenüber Großkunden werden individuell auf Wertminderungsbedarf untersucht. Ein Darlehen oder ein Leasingvertrag wird wertberichtigt, wenn objektive Hinweise vorliegen, dass der Konzern nicht in der Lage sein wird, alle fälligen Beträge entsprechend den vertraglichen Bedingungen zu vereinnahmen. Objektive Hinweise auf eine Uneinbringlichkeit sind zum Beispiel finanzielle Schwierigkeiten und drohende Zahlungsunfähigkeit des Schuldners, Überfälligkeit der Forderungen und nachträgliche Veränderung der Vertragskonditionen zur Vermeidung des Forderungsausfalls.

Die überwiegende Mehrheit der Kredite und Leasingforderungen gegenüber Privatkunden und Kleinunternehmen wird zu Gruppen gleichartiger Verträge zusammengefasst und als Gruppe auf Wertminderungsbedarf beurteilt. Hinweise für einen möglichen Wertberichtigungsbedarf sind zum Beispiel Verschlechterungen im Zahlungsverhalten innerhalb der Gruppe sowie nachteilige Veränderungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Sofern bei Einzelverträgen ein Wertminderungsbedarf erkannt wird, werden entweder Maßnahmen zur Wiederinbesitznahme des finanzierten oder verleasten Gegenstandes oder zur Neuverhandlung des wertgeminderten Vertrags eingeleitet. Interne Richtlinien zur Durchführung einer Neustrukturierung des Kredit- bzw. Leasingvertrags knüpfen dabei an das Vorliegen von Indikatoren bzw. Kriterien an, die nach der Einschätzung des lokalen Managements weitere Zahlungen in einem Umfang erwarten lassen, so dass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen. Die Buchwerte der Forderungen aus neu verhandelten Verträgen, die ansonsten überfällig oder im Wert zu berichtigen wären, können Anmerkung 13 entnommen werden.

Im Zusammenhang mit der Finanzmarktkrise und deren Auswirkungen auf die Realwirtschaft wurden bereits frühzeitig Maßnahmen eingeleitet, um die Risiken von potenziellen Kreditausfällen so gering wie möglich zu halten. Das Forderungsmanagement wurde intensiviert. Die Werkzeuge zur Risikosteuerung werden regelmäßig an die Marktbedingungen angepasst.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus den weltweiten Verkaufsaktivitäten von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen sowie von Ersatzteilen. Das Kreditrisiko beinhaltet das Ausfallrisiko der Kunden, zu denen unter anderem Vertragshändler bzw. Generalvertreter, sonstige Firmenkunden sowie Privatkunden gehören. Daimler steuert Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf Basis von internen Richtlinien.

Im jeweiligen Inlandsgeschäft wird ein Großteil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch verschiedene, gegebenenfalls länderspezifische Sicherungsformen abgesichert. Die Sicherungen umfassen zum Beispiel den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundeneinlagen. Um dem Kreditrisiko vorzubeugen, werden ferner Bonitätsprüfungen von Kontrahenten durchgeführt.

Im jeweiligen Exportgeschäft beurteilt Daimler ebenfalls die Bonität der Generalvertretungen über einen internen Ratingprozess sowie unter Einbeziehung des spezifischen Länderrisikos. In diesem Zusammenhang werden Jahresabschlüsse und andere relevante Informationen der Generalvertretungen erfasst und ausgewertet.

Abhängig von der Bonität der Generalvertretungen limitiert Daimler das Kreditrisiko durch folgende Kreditsicherheiten:

- Kreditversicherungen,
- erstklassige Bankgarantien,
- Akkreditive,
- Verpfändungen.

Diese Vorgehensweisen sind in einer konzernweit gültigen Exportkreditrichtlinie definiert.

Für das den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen inhärente Risiko wird eine angemessene Risikovorsorge gebildet. Hierzu werden regelmäßig sämtliche Forderungen überprüft und bei objektiven Hinweisen auf Ausfälle oder sonstige Vertragsstörungen Wertberichtigungen gebildet. Grundsätzlich werden hierbei wesentliche Einzelforderungen sowie Forderungen, deren Einbringlichkeit gefährdet ist, individuell bewertet. Unter Berücksichtigung länderspezifischer Risiken und gegebenenfalls vorhandener Sicherheiten werden die übrigen Forderungen zu Gruppen gleichartiger Verträge zusammengefasst und auf Wertberichtigungsbedarf untersucht.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können der Anmerkung 17 entnommen werden.

Derivative Finanzinstrumente. Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich für Zwecke des Risikomanagements. Das Kreditrisiko im Zusammenhang mit Derivaten wird mittels eines Limitsystems gesteuert, das auf der Überprüfung der kontrahentenspezifischen Finanzkraft basiert. Diese Limitierung begrenzt und diversifiziert das Kreditrisiko. Daher ist Daimler aus den derivativen Finanzinstrumenten einem Kreditrisiko in nur geringem Ausmaß ausgesetzt.

Sonstige Forderungen und Vermögenswerte. In den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind Chrysler-bezogene Darlehen, Forderungen und Vermögenswerte enthalten, die im Geschäftsjahr 2008 wertberichtigt wurden (siehe hierzu auch Anmerkung 12). Bezogen auf die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte ist Daimler einem Kreditrisiko in nur geringem Ausmaß ausgesetzt.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht im ausreichenden Maß erfüllen kann.

Daimler steuert seine Liquidität, indem der Konzern ergänzend zum Zahlungsmittelzufluss aus dem operativen Geschäft in ausreichendem Umfang liquide Mittel vorhält und Kreditlinien bei Banken unterhält. Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt Daimler grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert Daimler Commercial Paper, Anleihen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Zusätzlich werden Kreditlinien zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt. Die liquiden Mittel dienen vorrangig der Deckung des Finanzbedarfs des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts sowie der Finanzierung des Working Capital und von Investitionen. Entsprechend interner Richtlinien erfolgt die Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts grundsätzlich mit kongruenten Fälligkeiten der Cash Flows.

Zum Jahresende 2008 bestanden für den Konzern kurz- und langfristige Kreditlinien über insgesamt 22,7 Mrd. €, von denen 8,5 Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. Diese Kreditlinien beinhalten eine syndizierte 5-Mrd.-US-Dollar-Kreditfazilität der Daimler AG. Diese Kreditlinie endet im Dezember 2011. Zur Stärkung der Liquidität des Konzerns wurde im Oktober 2008 eine 364-Tage-Kreditfazilität in Höhe von 3 Mrd. EUR mit einem Konsortium von internationalen Banken unterzeichnet. Diese Kreditfazilitäten dienen als Absicherung für Commercial Paper-Ziehungen und für allgemeine Unternehmenszwecke. Beide Kreditlinien wurden zum Jahresende 2008 nicht in Anspruch genommen.

Das operative Liquiditäts-Management umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns sowie einzelner Konzerngesellschaften gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch Anmerkung 23.

Gegenwärtig ist die Refinanzierung für Daimler insbesondere bei Aufnahme großer Volumina nur zu deutlich höheren Refinanzierungskosten möglich. Eine anhaltend negative Entwicklung an den Kapitalmärkten könnte die Finanzierungskosten des Konzerns erhöhen und seine finanzielle Flexibilität einschränken. Eine Verteuerung der Refinanzierung hätte auch Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten per 31. Dezember 2008 die Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Fälligkeitsübersicht ¹							
	Summe	2009	2010	2011	2012	2013	≥ 2014
Angaben in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	65.997	29.183	12.723	10.703	5.084	3.564	4.740
Derivative Finanzinstrumente ³	1.467	818	405	121	106	15	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	6.478	6.475	3	-	-	-	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Derivate	8.961	7.619	938	173	54	36	141
Unwiderrufliche Kreditzusagen des Segments Daimler Financial Services und der Daimler AG ⁵	1.536	601	47	869	19	-	-
Summe	84.439	44.696	14.116	11.866	5.263	3.615	4.883

¹ Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

(a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Die Kundeneinlagen der Mercedes-Benz Bank werden deshalb überwiegend als im ersten Jahr fällig angenommen.

(b) Die Zinsauszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf der Basis von Terminzinssätzen ermittelt.

² Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zins-Auszahlungen zusammen.

³ Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Netto-Auszahlungen der derivativen Finanzinstrumente dargestellt. Dies beinhaltet für einzelne Zeitbänder gegebenenfalls auch negative Cash Flows aus Derivaten mit einem insgesamt positiven beizulegenden Zeitwert.

⁴ Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

⁵ Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

Finanzmarktrisiken

Daimler ist aufgrund seiner weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit entstehen darüber hinaus Rohstoffpreisrisiken, die der Konzern durch derivative Finanzinstrumente teilweise absichert. Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken. Marktpreisrisiken können einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben.

Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffen (Commodities) auf das Ergebnis der Segmente und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt, auf dessen Basis dann Sicherungsentscheidungen getroffen werden. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen, Zinsen und Rohstoffe sowie für das Asset-Liability-Management.

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt Daimler entsprechend den Empfehlungen der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ) Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig die Risikoposition gegenüber Änderungen von Marktrisikofaktoren, wie Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein maximaler Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value at Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- Potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und
- das Konfidenzniveau beträgt 99% bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Daimler ermittelt den Value at Risk aus Wechselkurs-, aus Zinsänderungs- und aus Aktienkursrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoffpreisrisiken liegt methodisch die Monte-Carlo-Simulation zugrunde.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeit-spezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, welche dem Risk-Metrics™ Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, welcher nur in 1% der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value at Risk an.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mit Hilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren über die Halteperiode hinweg generiert. Die Veränderungen der Marktrisikofaktoren zielen auf eine mögliche Wertänderung des Portfolios. Eine vielfache Wiederholung des Simulationslaufes führt zu einem Verteilungsbild für die Portfoliowertänderungen. An diesem ist wiederum derjenige Portfoliowertverlust als Value at Risk abzulesen, der nur in 1% der Fälle erreicht oder überschritten wird.

In Übereinstimmung mit den für internationale Banken geltenden Standards zum Risikomanagement betreibt Daimler ein von der Treasury unabhängiges Finanzcontrolling mit getrennten Berichtslinien.

Wechselkursrisiko. *Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken.* Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows und Ergebnisse aus dem operativen Geschäft Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem US-Dollar und dem Euro.

Forderungen in fremden Währungen, die im Zusammenhang mit den Liquiditätsanlagen des Konzerns stehen, refinanziert Daimler gemäß einer internen Richtlinie in den entsprechenden Währungen, so dass für den Konzern daraus kein wesentliches Wechselkursrisiko entstehen kann.

Verbindlichkeiten in fremden Währungen infolge der Refinanzierung des Konzerns werden grundsätzlich zum Zeitpunkt der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente gegen Währungsrisiken gesichert.

Im operativen Fahrzeuggeschäft entsteht das Wechselkursrisiko primär dann, wenn die Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (Transaktionsrisiko). Beim Tausch der Umsatzerlöse in die Währung, in der die Kosten anfallen, kann der Fall eintreten, dass nach einer zwischenzeitlichen Währungsabwertung die getauschten Beträge die Kosten nicht mehr decken. Dieses Risiko betrifft vor allem das Segment Mercedes-Benz Cars, bei dem ein größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Das Segment Daimler Trucks ist ebenfalls einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes nur in einem geringeren Ausmaß. Das Segment Mercedes-Benz Vans und der Bereich Daimler Buses, die Bestandteil von Vans, Buses, Other sind, sind ebenfalls einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das jedoch verglichen mit Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks von geringem Ausmaß ist. Über die at equity bewertete Beteiligung an der EADS ist Vans, Buses, Other darüber hinaus einem indirekten Transaktionsrisiko ausgesetzt.

Zahlungseingänge und Zahlungsausgänge gleichen einander in den Segmenten aus, sofern diese in derselben Währung erfolgen. Dadurch kann das Wechselkursrisiko infolge von Umsatzerlösen in einer bestimmten Währung durch Kosten in derselben Währung kompensiert werden, auch wenn die zugrunde liegenden Transaktionen unabhängig voneinander abgeschlossen wurden. Somit unterliegt lediglich die offene Position einem Transaktionsrisiko. Das gesamte Währungsexposure wird zusätzlich durch natürliche Hedges reduziert; derartige Hedges bestehen darin, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft einzelner Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen und damit in Höhe der ausgeglichenen Position keine Absicherungsmaßnahmen nötig sind. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist Daimler grundsätzlich bestrebt, die Auszahlungen vorzugsweise in den Währungen zu erhöhen, in denen Netto-Einzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkung von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) zu reduzieren, bewertet Daimler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Anteil dieses Risikos durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab. Die Wechselkursrisiken sowie deren Absicherung mit Hilfe von Derivaten werden durch das Foreign Exchange Committee (FXCo) gesteuert. Das FXCo besteht neben dem Vorstand für Finanzen & Controlling aus Mitgliedern der Treasury, der Fahrzeugbereiche sowie des Corporate Controlling. Die Treasury erfasst Wechselkurspositionen und setzt die im FXCo getroffenen Entscheidungen zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Das Risk Controlling informiert den Konzernvorstand regelmäßig über die von der Treasury auf Basis der Entscheidungen des FXCo eingeleiteten Maßnahmen.

Daimler verwendet ein Referenzmodell, um angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festzulegen. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Zahlungen sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung des Modells soll den Konzern vor ungünstigen Wechselkursänderungen schützen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis des Modells und je nach Markteinschätzung bestimmt das FXCo den Absicherungszeitraum in der Regel zwischen einem und drei Jahren sowie die durchschnittlichen Absicherungsquoten. Entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken werden die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Zahlungen in der Zukunft liegen. So wies das zentrale Währungsmanagement im Automobilgeschäft am Jahresende 2008 für das Kalenderjahr 2009 eine offene Position in Höhe von 12% der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar aus. Am Jahresende 2007 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2008 bei 30%. Die im Vergleich zum Vorjahr geringere offene Position sowie ein geringeres US-Dollar-Volumen aus dem operativen Geschäft tragen zu einer geringeren Risikoposition bezüglich der US-Dollar-Cash-Flows bei. Dies gilt zum Teil auch für die Risikopositionen des Konzerns gegenüber anderen Währungen.

Die abgesicherte Währungsposition wird durch die Höhe des Bestands der derivativen Währungskontrakte bestimmt; dieser setzt sich im Wesentlichen aus Fremdwährungstermingeschäften und Fremdwährungsoptionen zusammen. Die Leitlinien von Daimler sehen eine Mischung der Finanzinstrumente je nach Markteinschätzung vor. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value at Risk gemessen.

Die folgende Tabelle zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value at Risk für die Jahre 2008 und 2007 für das Portfolio dieser derivativen Finanzinstrumente. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Gegengeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value at Risk nicht enthalten.

	2008				2007			
	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
Angaben in Millionen €								
Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	572	572	253	380	236	236	147	183

Die Value-at-Risk-Werte der Währungssicherungskontrakte haben sich im Jahr 2008 aufgrund gestiegener Wechselkursvolatilitäten erhöht.

Effekte aus der Währungsumrechnung (Translationsrisiko). Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Vermögenswerte und Schulden von Tochtergesellschaften, die außerhalb der Eurozone ansässig sind, in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, zum Beispiel in Bezug auf die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (EBIT) und das Konzernergebnis. Im Unterschied zum Transaktionsrisiko wirkt sich das Translationsrisiko jedoch nicht auf zukünftige Cash Flows aus. Das Eigenkapital des Konzerns spiegelt die wechselkursbedingten Buchwertänderungen wider. Daimler sichert sich gegen das Translationsrisiko nicht ab.

In den Jahren 2008, 2007 und 2006 führten Wechselkurseffekte zu Ergebnisbelastungen.

Zinsänderungsrisiko. Daimler nutzt eine Vielzahl von zins-sensitiven Finanzinstrumenten, um die Liquiditätsanforderungen des täglichen Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinsensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von Daimler Financial Services betrieben werden. Die von den Daimler Financial Services-Gesellschaften mit Kunden abgeschlossenen Verträge begründen vorwiegend festverzinsliche Forderungen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden die zinstragenden Vermögenswerte grundsätzlich fristenkongruent refinanziert, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In geringem Umfang wird auf eine fristenkongruente Refinanzierung verzichtet, um sich Marktchancen zu erhalten. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko.

Im Hinblick auf die Leasing- und Finanzierungsaktivitäten wird dieses Risiko durch ein Asset Liability Committee aus Vertretern des Daimler Financial Services Segments, der Treasury und Corporate Controlling über Zielvorgaben für die Zinsrisikoposition gesteuert. Die Treasury ist gemeinsam mit den lokalen Daimler Financial Services-Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwortlich. Getrennt davon überprüft das Global Portfolio Management von Daimler Financial Services monatlich die Einhaltung der Zielvorgaben. Um die festgelegten Zielvorgaben in Bezug auf Fälligkeiten und Zinsbindung zu erreichen, setzt der Konzern unter anderem derivative Finanzinstrumente ein, wie Zinsswaps, Forward Rate Agreements, Swaptions sowie Caps und Floors. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristengerechten Gegenüberstellung der Aktiva und Passiva unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung des Industriegeschäfts eingesetzt. Daimler koordiniert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Die folgende Tabelle zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value at Risk für die Jahre 2008 und 2007 für die zinssensitiven Finanzinstrumente des Konzerns einschließlich des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet.

	2008				2007			
	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
Angaben in Millionen €								
Zinsänderungsrisiko	237	237	59	120	51	54	39	47

Die Value-at-Risk-Werte der zinssensitiven Finanzinstrumente haben sich im Jahr 2008 infolge gestiegener Zinsvolatilitäten erhöht.

Commodity-Preis-Risiken. Daimler ist Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken, vornehmlich aus dem Bezug von Edelmetallen, wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert.

Die folgende Tabelle zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value at Risk für die Jahre 2008 und 2007 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value at Risk nicht enthalten.

	2008				2007			
	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
Angaben in Millionen €								
Rohstoffpreisrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	41	45	5	25	5	5	4	4

Der Value at Risk der Rohstoffpreis-Sicherungskontrakte am Jahresende hat sich im Jahr 2008 aufgrund der stark gestiegenen Rohstoffpreis-Volatilitäten in der zweiten Jahreshälfte erhöht.

Aktienkursrisiko. Daimler besitzt Anlagen in Aktien und Aktien-derivate. Entsprechend internationalen Bankenstandards bezieht der Konzern Anlagen in Aktien, welche als langfristige Investitionen klassifiziert werden, nicht in die Bewertung des Aktienkursrisikos ein. Aktienderivate, die zur Absicherung von at equity bewerteten Beteiligungen abgeschlossen wurden, sind ebenfalls nicht Bestandteil dieser Analyse. Das Aktienkursrisiko aus übrigen Positionen ist gegenwärtig und war in den Jahren 2008 und 2007 unbedeutend.

31. Segmentberichterstattung

Daimler hat vier berichtspflichtige Segmente identifiziert, die entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen, Marken, Vertriebswege und Kundenprofile weitgehend eigenständig organisiert und geführt werden.

Die im Folgenden dargestellten Segmentinformationen für die Jahre 2007 und 2006 beinhalten nicht die auf die aufgegebenen Aktivitäten entfallenden Beträge und spiegeln entsprechend die fortgeführten Segmente wider. Die Segmentvermögenswerte und -schulden sowie die Investitionen und Abschreibungen der aufgegebenen Aktivitäten für die Jahre 2007 und 2006 sind in den jeweiligen Überleitungen von der Summe Segmente zum Konzernbilanzwert enthalten.

Mercedes-Benz Cars. In diesem Segment erstrecken sich die Aktivitäten vorwiegend auf die Entwicklung, das Design, die Produktion, die Montage und den Vertrieb von Personen- und Geländewagen der Marken Mercedes-Benz, smart und Maybach sowie entsprechender Ersatzteile und Zubehör.

Daimler Trucks. Dieses Segment beinhaltet vor allem Aktivitäten bezüglich der Entwicklung, dem Design, der Produktion, der Montage und dem Vertrieb von Lastkraftwagen der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star und Mitsubishi Fuso sowie entsprechender Ersatzteile und Zubehör.

Daimler Financial Services. Die Tätigkeiten in diesem Segment erstrecken sich im Wesentlichen auf die Vermarktung von Dienstleistungen auf den Gebieten der Absatzfinanzierung und dem Leasing von Fahrzeugen sowie der Händlerbestandsfinanzierung und der Versicherungen. Dieses Segment schließt auch die nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung des Konzerns an Toll Collect ein.

Vans, Buses, Other. Hierin enthalten sind alle sonstigen Geschäftstätigkeiten des Konzerns. Es umfasst im Wesentlichen das Segment Mercedes-Benz Vans (Transporter der Marken Mercedes-Benz, Freightliner und Dodge), die Omnibusgeschäfte des Konzerns (Omnibusse der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion), die Immobilienaktivitäten und die nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen an Chrysler, EADS und Tognum. Bis zur Veräußerung waren die Off-Highway-Aktivitäten (siehe auch Anmerkung 2) ebenfalls Bestandteil von Vans, Buses, Other.

Interne Steuerung und Berichterstattung. Die interne Steuerung und Berichterstattung im Daimler-Konzern basiert auf den in Anmerkung 1 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS.

Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand einer Segmentergebnisgröße, die in unserer internen Steuerung und Berichterstattung als »EBIT« bezeichnet wird.

Die Segmentergebnisgröße EBIT setzt sich zusammen aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz, den Vertriebs-, allgemeinen Verwaltungs-, den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie dem sonstigen betrieblichen Ergebnis, dem Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen und dem übrigen Finanzergebnis.

Erlöse zwischen den Segmenten werden weitgehend zu Preisen berechnet, wie sie auch mit Konzernfremden vereinbart würden.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte. Die Vermögenswerte der Segmente des Industriegeschäfts schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus.

Die Segmentschulden beinhalten grundsätzlich alle Schulden. Die Schulden der Segmente des Industriegeschäfts beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Das mit den Operate-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehende Restwertisiko des Konzerns wird überwiegend von dem Fahrzeugsegment bzw. der Einheit getragen, welches das Leasingfahrzeug produziert hat. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen den Fahrzeugsegmenten und Daimler Financial Services; die Bedingungen variieren je nach Segment und Region.

Die Informationen in den nachstehenden Tabellen zu den Segmentinvestitionen und den planmäßigen Abschreibungen umfassen die immateriellen Vermögenswerte (ohne Geschäftswerte) und die Sachanlagen (ohne Finance Leases).

Im Hinblick auf die Informationen über geographische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Aktiva werden entsprechend dem Standort der jeweiligen Vermögenswerte angegeben.

Die Segmentinformationen stellen sich für die Geschäftsjahre 2008, 2007 und 2006 wie folgt dar:

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Daimler Financial Services	Vans, Buses, Other	davon Mercedes-Benz Vans	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
Angaben in Millionen €								
2008								
Außenumsatzerlöse	46.480	26.018	8.778	14.597	9.157	95.873	-	95.873
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.292	2.554	504	373	322	4.723	(4.723)	-
Umsatzerlöse gesamt	47.772	28.572	9.282	14.970	9.479	100.596	(4.723)	95.873
Segmentergebnis (EBIT)	2.117	1.607	677	(1.239)	818	3.162	(432)	2.730
Segmentvermögenswerte	33.956	16.930	67.708	12.521	5.243	131.115	1.104	132.219
Segmentsschulden	20.611	9.651	63.076	5.483	3.351	98.821	674	99.495
Segmentinvestitionen	3.379	1.366	61	285	160	5.091	11	5.102
davon Sachinvestitionen	2.246	991	41	270	150	3.548	11	3.559
Abschreibungen	1.960	646	35	382	314	3.023	-	3.023

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Daimler Financial Services	Vans, Buses, Other	davon Mercedes-Benz Vans	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
Angaben in Millionen €								
2007								
Außenumsatzerlöse	51.175	26.198	8.257	13.769	9.071	99.399	-	99.399
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.255	2.268	454	354	270	4.331	(4.331)	-
Umsatzerlöse gesamt	52.430	28.466	8.711	14.123	9.341	103.730	(4.331)	99.399
Segmentergebnis (EBIT)	4.753	2.121	630	1.956	571	9.460	(750)	8.710
Segmentvermögenswerte	30.070	15.454	62.002	15.563	5.401	123.089	12.005	135.094
Segmentsschulden	21.514	9.557	57.612	6.008	3.599	94.691	2.173	96.864
Segmentinvestitionen	2.680	1.110	53	266	148	4.109	1.492	5.601
davon Sachinvestitionen	1.910	766	29	241	138	2.946	1.301	4.247
Abschreibungen	1.946	608	30	432	327	3.016	1.130	4.146

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Daimler Financial Services	Vans, Buses, Other	davon Mercedes-Benz Vans	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
Angaben in Millionen €								
2006								
Außenumsatzerlöse	50.219	29.061	7.529	12.413	7.642	99.222	-	99.222
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.191	2.728	577	738	635	5.234	(5.234)	-
Umsatzerlöse gesamt	51.410	31.789	8.106	13.151	8.277	104.456	(5.234)	99.222
Segmentergebnis (EBIT)	1.783	1.851	807	1.327	113	5.768	(776)	4.992
Segmentvermögenswerte	28.323	16.281	60.650	13.998	5.069	119.252	98.382	217.634
Segmentsschulden	21.365	9.734	56.505	5.318	3.498	92.922	87.366	180.288
Segmentinvestitionen	2.303	1.202	29	395	269	3.929	3.267	7.196
davon Sachinvestitionen	1.698	912	17	378	261	3.005	2.869	5.874
Abschreibungen	2.719	841	30	615	486	4.205	2.964	7.169

Mercedes-Benz Cars. Aufgrund der Neueinschätzung von Restwerten von Leasingfahrzeugen sind im Jahr 2008 Aufwendungen von 465 Mio. € entstanden. Gegenläufig ergaben sich im Jahr 2008 im Zusammenhang mit der Umstellung eines Pensionsplans nachzuerrechnende Dienstzeiterträge von 84 Mio. €, die im EBIT von Mercedes-Benz Cars enthalten sind.

Im Jahr 2006 resultierte ein Aufwand von 216 Mio. € aus der sofortigen erfolgswirksamen Erfassung der in diesem Jahr abgeschlossenen Altersteilzeitverträge.

Infolge der Entscheidungen, die Produktion des smart forfour einzustellen bzw. das Geschäftsmodell von smart neu auszurichten, entstanden bei Mercedes-Benz Cars im Jahr 2006 Aufwendungen in Höhe von 946 Mio. €. Von den Aufwendungen entfielen 127 Mio. € auf die Wertminderung von Vermögenswerten sowie 819 Mio. € auf die Bildung von Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten für Sachverhalte, die bereits zu Zahlungen führten (siehe Anmerkung 4).

Die Personalabbaumaßnahmen bei Mercedes-Benz Cars führten im Geschäftsjahr 2006 zu Aufwendungen von 286 Mio. €; für diese Maßnahmen fielen im Jahr 2006 Auszahlungen von 783 Mio. € an (siehe Anmerkung 4).

Daimler Trucks. Infolge der Optimierung und Neuausrichtung des operativen Geschäfts der Daimler Trucks North America entstanden im Jahr 2008 Aufwendungen von 233 Mio. €, die im EBIT des Segments berücksichtigt sind; davon entfallen 32 Mio. € auf nicht zahlungswirksame Abschreibungen und Wertberichtigungen (siehe Anmerkung 4). Im Zusammenhang mit der Umstellung eines Pensionsplans ergaben sich nachzuerrechnende Dienstzeiterträge von 29 Mio. €.

Im Dezember 2008 hat der Konzern einen Anteil von 10% an dem russischen Nutzfahrzeug-Hersteller Kamaz erworben, der nach der Equity-Methode bewertet und dem Segment Daimler Trucks zugeordnet ist (siehe auch Anmerkung 2). Zum 31. Dezember 2008 betrug der Beteiligungsbuchwert 168 Mio. €.

Aufgrund der Veräußerung von Immobilien ergab sich im Geschäftsjahr 2007 ein positiver Effekt auf das EBIT von 78 Mio. € (siehe Anmerkung 2). Die Anpassung bestehender Pensionspläne bei MFTBC führte zudem zu einem Ertrag von 86 Mio. € im Jahr 2007.

Im Jahr 2006 belasteten künftige Gesundheitsfürsorgeleistungen (161 Mio. €) sowie die sofortige Berücksichtigung der Auswirkungen der im Jahr 2006 abgeschlossenen Altersteilzeitverträge (134 Mio. €) das EBIT von Daimler Trucks.

Daimler Financial Services. Im Jahr 2008 betragen die Investitionen in nicht vorratsbezogenes Vermietvermögen 5.390 (2007: 6.093; 2006: 6.955) Mio. €, die zugehörigen planmäßigen Abschreibungen lagen bei 2.465 (2007: 2.283; 2006: 2.453) Mio. €.

Vans, Buses, Other. Im EBIT von Vans, Buses, Other ist das anteilige Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligung an der EADS in Höhe von 177 Mio. € (2007: 13 Mio. €; 2006: (193) Mio. €) enthalten. Zudem ist das EBIT durch Erträge im Zusammenhang mit der Übertragung von EADS-Anteilen positiv beeinflusst (2008: 130 Mio. €; 2007: 1.573 Mio. €; 2006: 519 Mio. €). Im Jahr 2008 betrug der im Segmentvermögen enthaltene Beteiligungsbuchwert an der EADS 2.886 (2007: 3.442; 2006: 4.371) Mio. € (siehe auch Anmerkung 12).

Ferner beinhaltet das EBIT von Vans, Buses, Other den anteiligen Verlust der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligung an der Chrysler Holding LLC in Höhe von 1.390 (2007: 377) Mio. €; diese Verluste haben den Beteiligungsbuchwert im Jahr 2008 auf Null reduziert (2007: 916 Mio. €, im Segmentvermögen enthalten).

Im Jahr 2008 hat der Konzern einen 28,4%-Anteil an Tognum erworben, der nach der Equity-Methode bewertet und Vans, Buses, Other zugeordnet ist (siehe auch Anmerkung 2). Zum 31. Dezember 2008 betrug der Beteiligungsbuchwert 706 Mio. €; der anteilige Ergebnisbeitrag war nicht wesentlich.

Überleitungen. Die Überleitungen der Segmentgrößen auf die jeweiligen in den Abschlüssen enthaltenen Größen ergeben sich wie folgt:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	3.162	9.460	5.768
Zentrale Posten	(442)	(785)	(847)
Eliminierungen	10	35	71
Konzern-EBIT	2.730	8.710	4.992
Zinsergebnis	65	471	(90)
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.795	9.181	4.902
Summe Segmentvermögenswerte	131.115	123.089	119.252
Vermögenswerte der Chrysler-Aktivitäten	-	-	86.889
Vermögenswerte aus Ertragsteuern	3.110	1.940	5.436
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	7.975	18.119	13.518
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	(9.981)	(8.054)	(7.461)
Konzern-Vermögenswerte	132.219	135.094	217.634
Summe Segmentschulden	98.821	94.691	92.922
Schulden der Chrysler-Aktivitäten	-	-	74.424
Schulden aus Ertragsteuern	(81)	(218)	(2.151)
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	9.998	9.546	21.772
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	(9.243)	(7.155)	(6.679)
Konzern-Schulden	99.495	96.864	180.288

In der Überleitung werden Themen ausgewiesen, die definitionsgemäß nicht Bestandteil der Segmente sind. Darüber hinaus sind darin nicht allokierte Teile der Konzernzentrale, z. B. aus zentral verantworteten Sachverhalten, enthalten. Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert.

Die Vermögenswerte und Schulden der Chrysler-Aktivitäten entsprechen den für die Segmente verwendeten Definitionen.

Die Überleitung zu den Konzern-Investitionen enthält im Jahr 2007 Investitionen der Chrysler-Aktivitäten in Höhe von 1.511 (2006: 3.267) Mio. €. Davon entfallen im Jahr 2007 auf Sachinvestitionen 1.320 (2006: 2.869) Mio. €.

Bezogen auf die Überleitung zu den Konzern-Abschreibungen entfallen im Jahr 2007 auf die Chrysler-Aktivitäten 1.130 (2006: 2.964) Mio. €.

Die Investitionen in nicht vorratsbezogenes Vermietvermögen der Chrysler-Aktivitäten beliefen sich im Jahr 2007 auf 5.138 (2006: 8.786) Mio. €, die zugehörigen planmäßigen Abschreibungen lagen im Jahr 2007 bei 1.486 (2006: 3.297) Mio. €.

Umsatzerlöse und langfristige Aktiva nach Regionen.

Die Außenumsätze stellen sich wie folgt dar:

	Deutschland	Westeuropa ¹	USA	Sonstige amerikanische Länder	Asien	Sonstige Länder	Daimler- Konzern
Angaben in Millionen €							
2008	21.817	24.099	17.922	7.652	13.771	10.612	95.873
2007	22.582	26.707	20.270	7.248	11.851	10.741	99.399
2006	21.652	25.347	24.943	6.542	11.761	8.977	99.222

¹ ohne Deutschland

Von den langfristigen Aktiva, die die immateriellen Vermögenswerte, Sachanlagen und vermieteten Gegenstände umfassen, entfallen 21.252 (2007: 19.542; 2006: 19.628) Mio. € auf Deutschland, 10.759 (2007: 11.819; 2006: 43.184) Mio. € auf die USA und 8.687 (2007: 8.129; 2006: 14.498) Mio. € auf übrige Länder.

32. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement im Daimler-Konzern stellen die »Net Assets« dar. Die Ermittlung der Konzern Net Assets erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Die industriellen Segmente sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Segments Daimler Financial Services erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Kapitalbindung des Konzerns beinhaltet zusätzlich Net Assets aus aufgegebenen Aktivitäten und Ertragsteuern sowie sonstige zentrale Posten und Eliminierungen. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet. Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals und stellen sich wie folgt dar:

	2008	2007
Durchschnitt in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars	10.475	7.831
Daimler Trucks	6.340	6.127
Daimler Financial Services ¹	4.478	4.268
Vans, Buses, Other	8.932	8.804
Net Assets der Segmente	30.225	27.030
Net Assets aus aufgegebenen Aktivitäten	-	7.186
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ²	1.941	5.569
Zentrale Posten und Eliminierungen ²	(700)	(598)
Net Assets Daimler-Konzern	31.466	39.187

¹ Eigenkapital

² Industriegeschäft

Die auf die durchschnittlichen Net Assets des Konzerns anfallenden Kapitalkosten fließen in den »Value Added« ein. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft und damit Wert schafft. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für ihr investiertes Kapital erwarten. Bei der Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Pensionsverpflichtungen des Industriegeschäfts berücksichtigt; darüber hinaus werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds des Industriegeschäfts mit umgekehrten Vorzeichen einbezogen. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung verwendet wird, bei 8% nach Steuern. Für Informationen über die in den Jahren 2008 und 2007 durchgeführten Aktienrückkäufe, die der Optimierung der Kapitalstruktur dienen, siehe Anmerkung 19.

33. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert) und das Ergebnis je Aktie (verwässert) berechnet sich auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG wie folgt:

	2008	2007	2006
Werte in Millionen € bzw. Millionen Aktien			
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG – unverwässert	1.348	3.979	3.744
Verwässerungseffekte im Konzernergebnis	-	-	-
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG – verwässert	1.348	3.979	3.744
Gewogener Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien – unverwässert	957,7	1.037,8	1.022,1
Verwässerungseffekt durch Stock-Options	2,2	9,5	5,2
Gewogener Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien – verwässert	959,9	1.047,3	1.027,3

Für die Jahre 2008, 2007 und 2006 wurden Stock Options, die zum Bezug von 11,3 Mio., 7,8 Mio. und 46,4 Mio. Daimler-Aktien berechtigen und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan gewährt wurden, nicht in die Berechnung der Ergebnisse je Aktie (verwässert) einbezogen, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der Daimler-Aktie in diesen Perioden lagen.

34. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Angaben in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	1.746	504	1.526	523	592	1.275	1.370	1.149
Gemeinschaftsunternehmen	299	306	306	50	129	-	264	-

Die in der Tabelle dargestellten Beziehungen zu den assoziierten Unternehmen entfallen unter anderem auf Geschäftsaktivitäten, die der Konzern mit der Chrysler Holding LLC auf Basis der getroffenen Vereinbarungen zur Zusammenarbeit und auf Basis der getroffenen Dienstleistungsvereinbarungen getätigt hat.

Zugunsten von Chrysler abgegebene bzw. übernommene Bürgschaften sind in der obigen Tabelle jedoch nicht enthalten. Informationen hinsichtlich dieser Bürgschaften bzw. weitere Informationen zu Wertberichtigungen und sonstigen Chrysler-bezogenen Sachverhalten können den Anmerkungen 2 und 12 entnommen werden.

Den Verbindlichkeiten liegen Sachverhalte zugrunde, für die überwiegend Erstattungsansprüche gegenüber Dritten bestehen.

Wesentliche andere erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns entfallen auf das assoziierte Unternehmen McLaren Group Ltd. Der Konzern überlässt der McLaren Group Ltd. im Rahmen der Formel 1-Aktivitäten Mercedes-Benz Formel 1-Motoren zur Nutzung und unterstützt deren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten. Zusätzlich besteht zwischen Daimler und McLaren Automotive Ltd., einer 100%igen Tochtergesellschaft der McLaren Group Ltd., eine Vereinbarung über die Produktion des Mercedes McLaren Sportwagens SLR.

Die Geschäftsbeziehungen mit Tognum sind seit dem Erwerb des Minderheitsanteils im Jahr 2008 (siehe auch Anmerkung 2) in obiger Tabelle in der Zeile »Assoziierte Unternehmen« enthalten.

Die Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen betreffen überwiegend die Geschäftsbeziehungen mit Beijing Benz-DaimlerChrysler Automotive Co., Ltd. (BBDC). BBDC produziert und vertreibt für den Konzern Mercedes-Benz Fahrzeuge in China.

Im Jahr 2008 hat Daimler bezüglich BBDC weitere Aufwendungen in Höhe von 293 Mio. € berücksichtigt, die im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler stehen. Ein Betrag von 186 Mio. € war im Jahr 2008 zahlungswirksam. Zum 31. Dezember 2008 bestand eine Rückstellung in Höhe von 210 Mio. € (für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 2). Die Aufwendungen und der Stand der Rückstellung sind in der obigen Tabelle unter den Beziehungen zu Gemeinschaftsunternehmen enthalten.

Darüber hinaus hat der Konzern Lizenzgebühren von der Toll Collect GmbH vereinnahmt, die in der obigen Tabelle ebenfalls unter den Beziehungen zu Gemeinschaftsunternehmen ausgewiesen sind. Im Zusammenhang mit seiner 45%igen Eigenkapitalbeteiligung an Toll Collect hat Daimler Garantien ausgegeben, die in der Tabelle nicht enthalten sind (für weitere Informationen siehe Anmerkung 28).

Im ersten Quartal 2008 haben Daimler, die Ford Motor Company (Ford) und Ballard Power Systems, Inc. (Ballard) die Transaktion zur Reorganisierung ihrer Aktivitäten im Bereich der automobilbezogenen Brennstoffzellenentwicklung abgeschlossen. In diesem Zusammenhang kaufte Ballard die an ihr bislang von Daimler und Ford gehaltenen Anteile vollständig zurück. Die Vertreter von Daimler und Ford im Aufsichtsrat von Ballard legten ihre Mandate nieder. Als Gegenleistung erhielt Daimler einen 50,1%-Anteil an der neu gegründeten Gesellschaft Automotive Fuel Cell Cooperation Corporation (AFCC), die das automobilbezogene Brennstoffzellengeschäft von Ballard fortführt. Zudem erhielt der Konzern die notwendigen Patente und Nutzungsrechte in diesem Bereich sowie Barmittel in Höhe von 24 Mio. €. Die restlichen Anteile an der AFCC werden von Ford und Ballard gehalten. Infolge der Veräußerung der Ballard-Anteile realisierte der Konzern im Jahr 2008 einen Ertrag vor Steuern von 30 Mio. €, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in der Zeile »Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen« berücksichtigt ist. Da Daimler und Ford die Geschäftstätigkeiten der AFCC gemeinsam leiten, bezieht Daimler die Beteiligung an der AFCC nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Die Geschäftsbeziehungen mit AFCC sind in obiger Tabelle in der Zeile »Gemeinschaftsunternehmen« enthalten.

Organmitglieder. Der Konzern bezieht im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weltweit Materialien und Dienstleistungen von zahlreichen Lieferanten. Unter diesen Lieferanten befinden sich auch Unternehmen, die eine Verbindung zu Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands der Daimler AG oder deren Tochterunternehmen haben.

Gesellschaften des Daimler-Konzerns unterhalten von Zeit zu Zeit im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit Beziehungen mit Gesellschaften der Lagardère Gruppe. Darunter fallen der Erwerb von Gütern und Dienstleistungen (hauptsächlich Werbung) durch Gesellschaften des Daimler-Konzerns sowie der Verkauf oder die Vermietung von Fahrzeugen oder die Bereitstellung von Finanzdienstleistungen durch Daimler an Gesellschaften der Lagardère Gruppe. Arnaud Lagardère, der im April 2005 Mitglied des Aufsichtsrats wurde, ist persönlich haftender Gesellschafter und Geschäftsführer der Muttergesellschaft der Lagardère Gruppe, Lagardère SCA, einer börsennotierten Gesellschaft.

Mark Wössner, Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG, erhielt in den Jahren 2007 und 2006 Mietzahlungen. Im Jahr 2007 erhielt er gemeinsam mit zwei anderen Gesellschaftern 0,9 Mio. € von der Westfalia Van Conversion GmbH, einer 100%igen Tochtergesellschaft des Daimler-Konzerns, für die Vermietung von Grundstücken und Gebäuden (2006: 1,0 Mio. €). Der Konzern veräußerte seine Beteiligung an der Westfalia Van Conversion GmbH im Oktober 2007.

Im Jahr 2007 entstanden Daimler Kosten in Höhe von 0,7 (2006: 0,8) Mio. US-\$ für Werbung und Marketing-Maßnahmen in einer US-Zeitschrift. Earl G. Graves, ehemaliges Mitglied des Aufsichtsrats, war zu dieser Zeit Chairman, Chief Executive Officer und alleiniger Anteilseigner der obersten Muttergesellschaft dieser Zeitschrift.

Angaben zur Vergütung von Organmitgliedern sind in Anmerkung 35 enthalten.

Anteilseigner. Der Konzern verkauft Fahrzeuge über einen Händler in der Türkei, der auch Mitgesellschafter einer Tochtergesellschaft des Konzerns ist. Darüber hinaus bestehen Geschäftsbeziehungen zu Fahrzeugimporteuren in einigen Ländern, die auch Anteile an Tochtergesellschaften des Konzerns halten. Die aus diesen Geschäftsbeziehungen erzielten Umsatzerlöse beliefen sich im Jahr 2008 auf 0,2 Mrd. € (2007: 0,2 Mrd. €).

35. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des Konzernlageberichts ist (siehe Seite 122ff), individualisiert dargestellt.

Vergütung Vorstand. Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der Daimler AG berechnen sich aus der Summe der zufließenden Barvergütungen (Grundgehalt und Jahresbonus), dem Wert des gebuchten Personalaufwands bzw. des Ertrags aus aktienorientierter Vergütung und der Summe steuerpflichtiger geldwerter Vorteile. Weitere Informationen zur aktienorientierten Vergütung können Anmerkung 20 entnommen werden.

Es entfallen 6,2 (2007: 7,2; 2006: 7,5) Mio. € auf fixe, d.h. erfolgsunabhängige, 1,5 (2007: 17,0; 2006: 9,2) Mio. € auf kurzfristig variable, d.h. kurzfristig erfolgsbezogene Vergütungskomponenten und ein Ertrag von 22,5 (2007: Aufwand von 30,3; 2006: Aufwand von 9,0) Mio. € für im Berichtsjahr und in Vorjahren gewährte variable erfolgsabhängige Vergütungskomponenten mit mittel- und langfristiger Anreizwirkung. Das entspricht für das Jahr 2008 einem Ertrag von 14,8 (2007: einem Aufwand von 54,5; 2006: einem Aufwand von 25,7) Mio. €. Der Ertrag aus aktienorientierter Vergütung im Jahr 2008 resultierte aus der Auflösung von Rückstellungen infolge der negativen Aktienkursentwicklung. Hierbei enthalten die Angaben zur fixen und kurzfristig erfolgsbezogenen Vergütung für die Jahre 2007 und 2006 auch Zahlungen an die im Jahr 2007 im Rahmen der Chrysler Transaktion ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder. Diese erhielten zusätzlich für das Jahr 2007 Boni und Abfindungen in Höhe von 19,3 Mio. € im Zusammenhang mit der Transaktion und ihrem Ausscheiden aus dem Vorstand.

Auch ohne Berücksichtigung der ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder verminderte sich die Gesamtvergütung für den aktiven Vorstand im Jahr 2008 im Vergleich zum Jahr 2007 deutlich. Dieser starke Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf das von 8.710 Mio. € auf 2.730 Mio. € zurückgegangene operative Ergebnis (EBIT) zurückzuführen, welches sich in einem deutlich geringeren Jahresbonus widerspiegelt.

Die Pensionsverträge der deutschen Vorstandsmitglieder beinhalten bis zum Jahr 2005 Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich in Abhängigkeit von der Dauer der Vorstandstätigkeit als Prozentsatz der Grundvergütung errechnete. Diese Pensionsansprüche blieben bestehen und wurden auf dem damaligen Niveau eingefroren (70% für Dr. Dieter Zetsche, 69% für Günther Fleig, 60% für Dr. Rüdiger Grube und Dr. Thomas Weber sowie 50% für Andreas Renschler und Bodo Uebber). Die Ruhegehaltszahlungen beginnen auf Antrag als Altersleistung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 60. Lebensjahres endet bzw. als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis vor dem 60. Lebensjahr aufgrund von Dienstunfähigkeit endet. Es erfolgt eine jährliche Erhöhung um 3,5%. Ähnlich der Altersversorgung der deutschen Belegschaft ist eine Witwen- und Waisenregelung vorgesehen.

Mit Wirkung zum Beginn des Jahres 2006 wurden diese Pensionsverträge auf ein neues Altersversorgungssystem umgestellt. Hierbei wird dem Vorstandsmitglied jährlich ein Kapitalbaustein gutgeschrieben. Dieser Kapitalbaustein setzt sich aus einem Beitrag in Höhe von 15% der Summe seiner Grundvergütung und dem tatsächlich erreichten Jahresbonus zusammen, multipliziert mit einem Altersfaktor auf Basis eines Rechnungszinses von derzeit 6%. Dieser Pensionsplan kommt frühestens mit Erreichen des 60. Lebensjahres zur Auszahlung.

Der Dienstzeitaufwand für die im Geschäftsjahr 2008 erdienten Versorgungsansprüche des Vorstands lag bei 2,5 (2007: 2,2; 2006: 4,0) Mio. €.

Die Zahlung einer Abfindung an ein Vorstandsmitglied ist im Falle der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses nicht vorgesehen. Allein für den Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses im gegenseitigen Einvernehmen enthalten die Vorstandsverträge eine Zusage auf Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeugs bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf die Auszahlung erfolgsbezogener Vergütungskomponenten besteht dagegen nur zeitanteilig bis zum Tag des Ausscheidens aus der Gesellschaft. Der Anspruch auf die Auszahlung der erfolgsbezogenen Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung orientiert sich an den festgelegten Ausübungsbedingungen der jeweiligen Pläne. Die Vorstandsmitglieder können für den Zeitraum beginnend nach dem Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit Ruhegehaltszahlungen in Höhe der im vorherigen Abschnitt beschriebenen, bis 2005 erteilten Zusagen und eine Fahrzeuggestellung erhalten.

Durch diese Regelungen und aufgrund der Tatsache, dass Vorstandsverträge bei der Daimler AG nach einer im Jahr 2006 erfolgten Festlegung des Aufsichtsrats sowohl bei der ersten Bestellung als auch bei einer Wiederbestellung in der Regel nur mit einer Laufzeit von drei Jahren abgeschlossen werden, bleibt die Daimler AG deutlich unter der vom Deutschen Corporate Governance Kodex angeregten Grenze von zwei Jahresvergütungen bei Abfindungsleistungen.

Die im Jahr 2008 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 19,1 (2007: 67,9; 2006: 25,1) Mio. €. Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen belaufen sich zum 31. Dezember 2008 auf insgesamt 167,0 (2007: 175,3) Mio. €.

Es wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütung Aufsichtsrat. Die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG lag im Jahr 2008 bei 2,8 (2007: 2,1; 2006: 2,1) Mio. €.

Für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeiten der Mitglieder des Aufsichtsrats, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, wurden in den Jahren 2006 bis 2008 keine Vergütungen gewährt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ausschließlich kurzfristig fällige Leistungen. Ausgenommen davon sind die Vergütungen und sonstigen Leistungen der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus ihrem Arbeitsvertrag.

Es wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

36. Honorare des Abschlussprüfers

Die Honorare des Abschlussprüfers KPMG für Dienstleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

	2008	2007	2006
Angaben in Millionen €			
Prüfungshonorare	50	63	62
Prüfungsnaher Honorare	2	3	4
Steuerberatungshonorare	1	2	3
Übrige Honorare	2	3	4
	55	71	73

37. Zusätzliche Angaben

Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264b HGB.

Einige Kapitalgesellschaften bzw. Personenhandelsgesellschaften, die verbundene konsolidierte Unternehmen der Daimler AG sind und für die der Konzernabschluss der Daimler AG der befreiende Konzernabschluss ist, nehmen die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264b HGB hinsichtlich der Offenlegung ihrer Abschlüsse in Anspruch; die mit Stern (*) gekennzeichneten Gesellschaften nehmen zusätzlich die Erleichterung hinsichtlich der Erstellung eines Lageberichts in Anspruch:

- American Auto Handels GmbH
- Anlagenverwaltung Daimler AG & Co. OHG Berlin*
- Auto-Henne GmbH
- CARS Technik & Logistik GmbH
- Daimler AG & Co. Finanzanlagen OHG
- Daimler AG & Co. Wertpapierhandel OHG
- Daimler Export and Trade Finance GmbH*
- Daimler Financial Services AG*
- Daimler Fleet Management GmbH*
- Daimler Insurance Services GmbH*
- Daimler Re Brokers GmbH
- Daimler Real Estate GmbH*
- Daimler Services Mobility Management GmbH*
- Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH*
- Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH*
- Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH*
- EHG Elektroholding GmbH
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft Auto-Henne GmbH & Co. OHG
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. OHG*
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG*
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft Henne-Unimog GmbH & Co. OHG
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft Mercedes-Benz AG & Co. OHG*
- Henne-Unimog GmbH
- Maschinenfabrik Esslingen AG & Co. OHG*
- MDC Equipment GmbH
- Mercedes-AMG GmbH*
- Mercedes-Bank Banking Service GmbH*
- Mercedes-Benz Accessories GmbH
- Mercedes-Benz CharterWay GmbH*
- Mercedes-Benz Leasing GmbH*
- Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH*
- Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH
- Mercedes-Benz Minibus GmbH
- Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH*
- Taunus-Auto-Verkaufs GmbH
- Zweite DC Immobilien GmbH & Co. Projekt Wörth KG

Deutscher Corporate Governance Kodex. Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Daimler AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären dauerhaft zugänglich gemacht.

Drittunternehmen. Zum 31. Dezember 2008 hielt der Konzern eine Beteiligung an einem wesentlichen Drittunternehmen im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex.

Name der Gesellschaft	Tata Motors Limited
Sitz der Gesellschaft	Mumbai, Indien
Höhe des Anteils (in %) ¹	4,98
Eigenkapital (in Millionen €) ²	1.371
Ergebnis (in Millionen €) ²	381

¹ Zum 31. Dezember 2008.

² Angaben auf Basis des landesrechtlichen Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 1. April 2007 bis 31. März 2008.

Zehnjahresübersicht ¹

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Werte in Millionen €										
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung:										
Umsatz	148.243	160.278	150.422	147.408	136.437	142.059	95.209	99.222	99.399	95.873
Personalaufwand ²	26.158	26.500	25.095	24.163	24.287	24.216	24.650	23.574	20.256	15.192
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	7.438 -	7.241 -	5.848 -	5.942 -	5.571 -	5.658 -	3.928 591	3.733 715	4.148 990	4.442 1.387
Operating Profit / EBIT ¹	11.012	9.752	(1.346)	6.827	5.686	5.754	2.873	4.992	8.710	2.730
Operating Profit / EBIT ¹ in % des Umsatzes	7,4%	6,1%	(0,9%)	4,6%	4,2%	4,1%	3,0%	5,0%	8,8%	2,8%
Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentliches Ergebnis	9.473	4.280	(1.703)	6.439	596	3.535	2.426	4.902	9.181	2.795
Net Operating Income / Net Operating Profit ¹	6.552	8.796	332	6.116	1.467	3.165	4.834	4.032	4.123	1.370
in % der Net Assets (RONA)	12,3%	14,8%	0,5%	9,4%	2,5%	5,7%	10,0%	8,3%	10,5%	4,4%
Konzernergebnis	5.746	7.894	(593)	5.098	448	2.466	4.215	3.783	3.985	1.414
Konzernergebnis je Aktie (€)	5,73	7,87	(0,59)	5,06	0,44	2,43	4,09	3,66	3,83	1,41
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€)	5,69	7,80	(0,59)	5,03	0,44	2,43	4,08	3,64	3,80	1,40
Dividendensumme	2.358	2.358	1.003	1.519	1.519	1.519	1.527	1.542	1.928	556
Dividende je Aktie (€)	2,35	2,35	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	2,00	0,60
Dividende und Steuergutschrift ³ je Aktie (€)	3,36	3,36	-	-	-	-	-	-	-	-
Aus der Bilanz:										
Sachanlagen	36.434	40.145	41.180	36.285	32.933	34.017	35.295	32.747	14.650	16.087
Vermietete Gegenstände	27.249	33.714	36.002	28.243	24.385	26.711	34.236	36.949	19.638	18.672
Sonstige langfristige Vermögenswerte	-	-	-	-	-	-	76.200	67.507	39.686	42.071
Vorräte	14.985	16.283	16.754	15.642	14.948	16.805	19.699	18.396	14.086	16.805
Liquide Mittel	18.201	12.510	14.536	12.439	14.296	11.666	8.063	8.409	15.631	6.912
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	-	-	-	-	-	-	54.519	53.626	31.403	31.672
Bilanzsumme	174.667	199.274	207.616	187.527	178.450	182.872	228.012	217.634	135.094	132.219
Eigenkapital	36.060	42.422	38.928	35.076	34.486	33.522	35.957	37.346	38.230	32.724
davon: Gezeichnetes Kapital	2.565	2.609	2.609	2.633	2.633	2.633	2.647	2.673	2.766	2.768
Eigenkapitalquote	19,3%	20,1%	18,3%	17,9%	18,5%	17,5%	15,1%	16,5%	26,9%	24,3%
Langfristige Schulden	-	-	-	-	-	-	96.823	90.452	47.998	47.313
Kurzfristige Schulden	-	-	-	-	-	-	95.232	89.836	48.866	52.182
Nettoliquidität im Industriegeschäft	12.180	1.330	(4.768)	380	1.774	2.193	8.016	9.861	12.912	3.106
Net Assets im Jahresdurchschnitt	53.174	59.496	66.094	65.128	59.572	55.885	48.313	48.584	39.187	31.466

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Werte in Millionen €										
Aus der Kapitalflussrechnung:²										
Investitionen in Sachanlagen	9.470	10.392	8.896	7.145	6.614	6.386	6.480	5.874	4.247	3.559
Investitionen in Vermietete Gegenstände	19.336	19.117	17.951	17.704	15.604	17.678	12.432	15.811	11.231	5.390
Abschreibungen	-	-	-	-	-	-	12.004	12.944	8.010	5.623
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ⁴	18.023	16.017	15.944	15.909	13.826	11.060	11.032	14.337	13.088	3.205
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ⁴	(32.110)	(32.709)	(13.287)	(10.839)	(13.608)	(16.682)	(10.237)	(15.857)	20.537	(8.803)
Börsenkennzahlen:										
Jahresendkurs Frankfurt (€)	77,00	44,74	48,35	29,35	37,00	35,26	43,14	46,80	66,50	26,70
New York (US-\$)	78,25	41,20	41,67	30,65	46,22	48,05	51,03	61,41	95,63	38,28
Durchschnittl. Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	1.002,9	1.003,2	1.003,2	1.008,3	1.012,7	1.012,8	1.014,7	1.022,1	1.037,8	957,7
Durchschnittl. Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	1.013,6	1.013,9	1.003,2	1.013,9	1.012,7	1.014,5	1.017,7	1.027,3	1.047,3	959,9
Rating:										
Langfristiges Credit Rating										
Standard & Poor's	A+	A	BBB+	BBB+	BBB	BBB	BBB	BBB	BBB+	A-
Moody's	A1	A2	A3	A3	A3	A3	A3	Baa1	A3	A3
Fitch	-	-	-	-	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	A-	A-
DBRS	-	-	-	-	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)										
	463.561	449.594	379.544	370.677	370.684	379.019	296.109	277.771	271.704	274.330

1 Werte für die Jahre 1999 bis 2004 nach US-GAAP, ab 2005 nach IFRS.

2 Bis 3. August 2007 einschließlich Chrysler.

3 Für unsere in Deutschland steuerpflichtigen Aktionäre. Aufgrund des Körperschaftsteuer-Systemwechsels entfällt ab 2001 die Steuergutschrift.

4 Jahre vor 2002 nicht angepasst um die Effekte aus vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

Code of Ethics. Der Ethik-Kodex gilt für die Mitglieder des Vorstands und Personen mit besonderer Verantwortung für die Inhalte der Finanzberichterstattung. Die in dem Kodex enthaltenen Vorschriften sind darauf ausgerichtet, Fehlverhalten zu vermeiden und ethisches Verhalten sowie eine korrekte Veröffentlichung von Unternehmensinformationen sicherzustellen.

Compliance. Unter Compliance verstehen wir die Einhaltung von allen für das Geschäftsmodell relevanten Gesetzen, Regelungen und freiwilligen Selbstverpflichtungen sowie den zugehörigen internen Richtlinien & Verfahren bei allen Aktivitäten von Daimler.

Corporate Governance. Unter dem Stichwort Corporate Governance werden Fragen der Unternehmensführung und -kontrolle diskutiert. Die Gestaltung der Corporate Governance der Daimler AG wird vom deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht sowie von internationalen Kapitalmarktgesetzen und Börsenzulassungsregeln bestimmt.

CSR – Corporate Social Responsibility. Sammelbegriff für die von Unternehmen wahrgenommene gesellschaftliche Verantwortung, die ökonomische, ökologische und soziale Aspekte einbezieht.

EBIT. Das EBIT (Earnings before Interest and Taxes) stellt die operative Ergebnisgröße vor Steuern dar (vgl. S. 53 ff.).

Equity-Methode. Methode zur Bilanzierung und Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie gegebenenfalls an Gemeinschaftsunternehmen und an Konzernunternehmen, die nicht vollständig konsolidiert werden.

Fair Value. Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Parteien ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

Goodwill. Der Betrag, um den die Anschaffungskosten einer Unternehmensakquisition die Summe der Zeitwerte der einzelnen identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigen, wird als Geschäftswert angesetzt.

IFRS – International Financial Reporting Standards. Die IFRS sind ein Regelwerk von Standards und Interpretationen zur externen Rechnungslegung und Berichterstattung von Unternehmen, die von einem unabhängigen privaten Gremium, dem International Accounting Standards Board (IASB), entwickelt werden.

Integrity Code. Unsere Verhaltensrichtlinie (Integrity Code) gilt seit 1999 und wurde im Jahr 2003 überarbeitet und erweitert. Sie stellt einen verbindlichen Handlungsrahmen für alle Beschäftigten weltweit dar.

Kapitalkosten. Die Kapitalkosten ergeben sich als Produkt aus durchschnittlich gebundenem Kapital und Kapitalkostensatz. Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab (vgl. S. 56).

Konsolidierungskreis. Der Konsolidierungskreis bezeichnet die Summe aller in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften.

Nachhaltigkeit. Nachhaltigkeit bedeutet, natürliche Ressourcen auf eine Weise zu nutzen, dass auch künftige Generationen ihre Bedürfnisse erfüllen können. Aus Unternehmenssicht sind für nachhaltiges Wirtschaften ökonomische, ökologische und soziale Aspekte zu berücksichtigen.

Net Assets. Die Net Assets stellen das gebundene Kapital des Konzerns sowie der industriellen Geschäftsfelder dar. Die für Daimler Financial Services relevante Kapitalbasis ist das Eigenkapital (vgl. S. 56 ff.).

Net Operating Profit. Der Net Operating Profit stellt die für die Erfolgsmessung des Konzerns relevante operative Ergebnisgröße nach Steuern dar.

Rating. Einschätzung der Bonität eines Unternehmens, die durch Ratingagenturen vergeben wird.

ROE – Return on Equity. Zur Beurteilung der Rentabilität von Daimler Financial Services wird auf die Eigenkapitalrendite (ROE) abgestellt. Der ROE ist definiert als Quotient aus EBIT und Eigenkapital.

Stichwortverzeichnis

ROS – Return on Sales. Zur Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder wird auf die Umsatzrendite (ROS) abgestellt. Die Umsatzrendite ist definiert als Quotient aus EBIT und Umsatz.

Sarbanes-Oxley Act. Der Sarbanes-Oxley Act wurde im Jahr 2002 in den USA erlassen. Als Folge wurden weitere Regelungen zum Schutz der Anleger geschaffen. Diese erweitern unter anderem die Verantwortlichkeiten des Managements und des Prüfungsausschusses. Insbesondere die Anforderungen an die Genauigkeit und Vollständigkeit von veröffentlichten finanzwirtschaftlichen Informationen werden durch das Regelwerk verschärft; außerdem werden Offenlegungs- und Prüfungspflichten erweitert.

Value-at-Risk. Misst für ein gegebenes Portfolio den potenziellen künftigen Verlust (bezogen auf den Marktwert), der in einer bestimmten Periode und mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit nicht überschritten wird.

Value Added (Wertbeitrag). Der Value Added gibt an, um wie viel die operative Ergebnisgröße die Kapitalkosten übersteigt. Bei einem positiven Value Added liegt die Kapitalrendite über dem Kapitalkostensatz (vgl. S. 56).

Absatz	50, 90, 94, 100
Aktie	36 ff
Aktienrückkauf	37, 44
Bestätigungsvermerk	143
Brennstoffzelle	108 ff, 44, 47, 61
Cash Flow	67
Change-of-Control	44
CO ₂ -Reduzierung	62
Code of Ethics	118
Compliance	120 f
Corporate Governance	114 ff
Dividende	60
EADS	101, 54 ff, 170 f
EBIT	53 ff
Eigenkapital	73, 177 ff
Equity-Methode	72, 170
Ergebnis je Aktie (EPS)	38, 211
Ertragslage	53 ff
Finanzergebnis	60, 162 f
Global Excellence	96 f
Geschäftswerte	166 ff
Hauptversammlung	39
Hybrid	108 ff, 47, 62 f, 97 ff
Integrity Code	118
Investitionen	69
Investor Relations	39
Konsolidierungskreis	150
Konzernergebnis	60
Latente Steuern	164 ff
Nachhaltigkeit	102 ff
Net Assets	55 ff
Pensionsverpflichtungen	184 ff
Portfolioveränderungen	48, 157 ff
Rating	71
ROE – Return on Equity	56
ROS – Return on Sales	56
Segmentberichterstattung	206 ff
Strategie	45 f
Umsatz	52, 43, 160
Verbindlichkeiten	72 f, 190 f
Vergütungssystem	122 ff, 175 ff, 213 f
Wertbeitrag	55 ff

Internationale Konzernrepräsentanzen

Ägypten, Kairo

Tel. +20 2 529 9110

Fax +20 2 529 9103

Argentinien, Buenos Aires

Tel. +54 11 4808 8719

Fax +54 11 4808 8702

Australien, Melbourne

Tel. +61 39 566 9104

Fax +61 39 566 9110

Belgien, Brüssel

Tel. +32 2 23311 33

Fax +32 2 23311 80

Brasilien, São Paulo

Tel. +55 11 4173 7171

Fax +55 11 4173 7118

Bulgarien, Sofia

Tel. +359 2 919 8811

Fax +359 2 945 4014

China, Hong Kong

Tel. +852 2594 8894

Fax +852 2594 8701

China, Peking

Tel. +86 10 8417 8177

Fax +86 10 8417 8077

Dänemark, Kopenhagen

Tel. +45 3378 5520

Fax +45 3378 5525

Deutschland, Berlin

Tel. +49 30 2594 1100

Fax +49 30 2594 1109

Frankreich, Paris

Tel. +33 1 39 23 5400

Fax +33 1 39 23 5442

Griechenland, Kifissia

Tel. +30 210 629 6700

Fax +30 210 629 6710

Großbritannien,

Milton Keynes

Tel. +44 190 8245 800

Fax +44 190 8245 802

Indien, Pune

Tel. +91 20 2750 5800

Fax +91 20 2750 5951

Indonesien, Jakarta

Tel. +62 21 3000 3600

Fax +62 21 8689 9103

Iran, Teheran

Tel. +98 212 237 0409

Fax +98 212 209 1374

Israel, Tel Aviv

Tel. +972 9 957 9091

Fax +972 9 957 6872

Italien, Rom

Tel. +39 06 4144 2405

Fax +39 06 4121 9097

Japan, Tokio

Tel. +81 3 5572 7172

Fax +81 3 5572 7126

Kanada, Toronto

Tel. +1 416 847 7500

Fax +1 416 425 0598

Korea, Seoul

Tel. +82 2 2112 2555

Fax +82 2 2112 2501

Kroatien, Zagreb

Tel. +385 1 344 1251

Fax +385 1 348 1258

Malaysia, Kuala Lumpur

Tel. +603 2246 8811

Fax +603 2246 8812

Mazedonien, Skopje

Tel. +389 2 2580 000

Fax +389 2 2580 401

Mexico, Mexico City

Tel. +52 55 4155 2400

Fax +52 55 4155 200

Niederlande, Utrecht

Tel. +31 3024 7 1259

Fax +31 3029 8 7258

Österreich, Salzburg

Tel. +43 662 447 8212

Fax +43 662 447 8334

Polen, Warschau

Tel. +48 22 312 7200

Fax +48 22 312 7201

Rumänien, Bukarest

Tel. +40 21 2004 501

Fax +40 21 2004 670

Russland, Moskau

Tel. +7 495 745 2616

Fax +7 495 745 2614

Singapur, Singapur

Tel. +65 6849 8321

Fax +65 6849 8621

Slowakei, Bratislava

Tel. +42 1 2492 94909

Fax +42 1 2492 94919

Spanien, Madrid

Tel. +34 91 484 6161

Fax +34 91 484 6019

Südafrika, Pretoria

Tel. +27 12 677 1502

Fax +27 12 666 8191

Taiwan, Taipeh

Tel. +886 2 2715 9696

Fax +886 2 2719 2776

Thailand, Bangkok

Tel. +66 2344 6100

Fax +66 2676 5234

Tschechien, Prag

Tel. +42 0 2710 77700

Fax +42 0 2710 77702

Türkei, Istanbul

Tel. +90 212 867 3330

Fax +90 212 867 4440

Ungarn, Budapest

Tel. +36 1 887 7002

Fax +36 1 887 7001

USA, Washington

Tel. +1 202 414 6746

Fax +1 202 414 6790

Vereinigte Arabische**Emirate**, Dubai

Tel. +97 14 8833 200

Fax +97 14 8833 201

Vietnam, Ho-Chi-Minh-Stadt

Tel. +848 3588 9100

Fax +848 8958 714

Informationen im Internet. Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie in der Rubrik Investor Relations. Dort sind Geschäfts- und Zwischenberichte, Einzelabschlüsse der Daimler AG und Berichte an die US-Börsenaufsicht SEC abrufbar. Darüber hinaus finden Sie aktuelle Meldungen, Präsentationen, diverse Kennzahlen-Übersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote.

www.daimler.com/investor

Publikationen für unsere Aktionäre:

- Geschäftsbericht (deutsch, englisch)
- Form 20-F (englisch)
- Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal (deutsch und englisch)
- Nachhaltigkeitsberichte (Fakten und Magazin) (deutsch und englisch)

www.daimler.com/ir/berichte

Der nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellte Jahresabschluss der Daimler AG sowie der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellte Konzernabschluss, die beide von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (vormals KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft) mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden sind, wurden beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers eingereicht und im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Die genannten Informationen können angefordert werden bei: Daimler AG, Investor Relations, HPC 0324, 70546 Stuttgart.

Außerdem steht zur Anforderung der Unterlagen folgende Telefon- und Telefaxnummer zur Verfügung: +49 711 17 92287.

Daimler AG

70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 22244
www.daimler.com

Investor Relations

Tel. +49 711 17 95277
+49 711 17 92261
+49 711 17 95256
Fax +49 711 17 94075
ir.dai@daimler.com

Daimler weltweit

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Vertrieb Fahrzeuge	Daimler Financial Services	Vans, Buses, Other
Europa					
Produktionsstandorte	10	7	-	-	11
Vertriebsstandorte	-	-	3.758	40	-
Umsatz (Mio. €)	28.092	11.595	-	4.833	11.518
Belegschaft	86.352	32.756	41.636	4.358	29.131
NAFTA					
Produktionsstandorte	1	16	-	-	4
Vertriebsstandorte	-	-	1.361	8	-
Umsatz (Mio. €)	9.721	6.656	-	3.586	1.221
Belegschaft	3.782	19.461	2.798	1.370	1.767
Lateinamerika (ohne Mexiko)					
Produktionsstandorte	1	1	-	-	3
Vertriebsstandorte	-	-	476	7	-
Umsatz (Mio. €)	440	3.046	-	214	1.238
Belegschaft	1.153	10.821	88	304	4.100
Afrika					
Produktionsstandorte	1	1	-	-	1
Vertriebsstandorte	-	-	228	2	-
Umsatz (Mio. €)	1.239	1.165	-	246	336
Belegschaft	5.555	1.280	-	355	-
Asien					
Produktionsstandorte	4	8	-	-	3
Vertriebsstandorte	-	-	1.121	11	-
Umsatz (Mio. €)	7.600	5.510	-	231	443
Belegschaft	461	15.097	3.499	556	458
Australien/Ozeanien					
Produktionsstandorte	-	-	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	242	2	-
Umsatz (Mio. €)	695	579	-	173	222
Belegschaft	-	-	1.106	173	-

Erläuterung: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds.

Finanzkalender 2009

Jahrespressekonferenz

17. Februar 2009

Telefonkonferenz für Analysten und Investoren

17. Februar 2009

Vorlage des Geschäftsberichts 2008

27. Februar 2009

Hauptversammlung

8. April 2009

10:00 Uhr MESZ | 4:00 Uhr EST

Messe Berlin

Zwischenbericht Q1 2009

28. April 2009

Zwischenbericht Q2 2009

29. Juli 2009

Zwischenbericht Q3 2009

27. Oktober 2009



Das für diesen Geschäftsbericht verwendete Papier wurde aus Zellstoffen hergestellt, die aus verantwortungsvoll bewirtschafteten und gemäß den Bestimmungen des Forest Stewardship Council zertifizierten Forstbetrieben stammen.

