

DAIMLERCHRYSLER



Werte erfahren  
Geschäftsbericht 2005

# Wichtige Kennzahlen

## DaimlerChrysler-Konzern

	2005	2004	2003	05/04
Werte in Millionen €				Veränd. in %
Umsatz	<b>149.776</b>	142.059	136.437	+5
Westeuropa	<b>47.337</b>	48.845	51.157	-3
davon Deutschland	<b>20.948</b>	22.315	24.182	-6
NAFTA	<b>77.611</b>	73.266	73.477	+6
davon USA	<b>67.015</b>	64.232	64.757	+4
Übrige Märkte	<b>24.828</b>	19.948	13.736	+24
Aufgegebene Aktivitäten	-	-	(1.933)	-
Beschäftigte (am Jahresende)	<b>382.724</b>	384.723	362.063	-1
Sachinvestitionen	<b>6.580</b>	6.386	6.614	+3
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	<b>5.649</b>	5.658	5.571	-0
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	<b>12.353</b>	11.060	13.826	+12
Operating Profit	<b>5.185</b>	5.754	5.686	-10
Konzernergebnis	<b>2.846</b>	2.466	448	+15
je Aktie (in €)	<b>2,80</b>	2,43	0,44	+15
Dividendensumme	<b>1.527</b>	1.519	1.519	+1
Dividende je Aktie (in €)	<b>1,50</b>	1,50	1,50	0

Geschäftsfelder >>

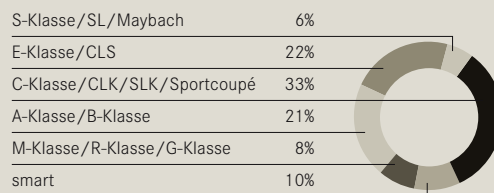
Absatzstruktur >>  
Fahrzeuge

# Geschäftsfelder

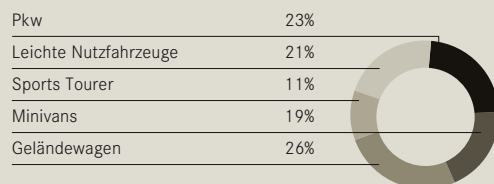
	2005	2004	2003	05/04
Werte in Millionen €				Veränd. in %
<b>Mercedes Car Group</b>				
Operating Profit (Loss)	(505)	1.666	3.126	.
Umsatz	50.015	49.630	51.446	+1
Sachinvestitionen	1.629	2.343	2.939	-30
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	2.418	2.634	2.687	-8
Absatz (Einheiten)	1.216.838	1.226.773	1.216.938	-1
Beschäftigte (31. 12.)	104.345	105.857	104.151	-1
<b>Chrysler Group</b>				
Operating Profit (Loss)	1.534	1.427	(506)	+7
Umsatz	50.118	49.498	49.321	+1
Sachinvestitionen	3.083	2.647	2.487	+16
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.710	1.570	1.689	+9
Absatz (Einheiten)	2.812.993	2.779.895	2.637.867	+1
Beschäftigte (31. 12.)	83.130	84.375	93.062	-1
<b>Nutzfahrzeuge</b>				
Operating Profit	2.093	1.332	811	+57
Umsatz	40.634	34.764	26.806	+17
Sachinvestitionen	1.743	1.184	958	+47
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.281	1.226	946	+4
Absatz (Einheiten)	824.867	712.166	500.981	+16
Beschäftigte (31. 12.)	117.183	114.602	88.014	+2
<b>Financial Services</b>				
Operating Profit	1.468	1.250	1.240	+17
Umsatz	15.439	13.939	14.037	+11
Vertragsvolumen	117.724	102.399	98.199	+15
Sachinvestitionen	45	91	76	-51
Beschäftigte (31. 12.)	11.129	11.224	11.035	-1
<b>Übrige Aktivitäten</b>				
Operating Profit	591	456	1.329	+30
Umsatz	2.396	2.200	4.084	+9
Sachinvestitionen	109	134	169	-19
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	240	228	420	+5
Beschäftigte (31. 12.)	18.164	20.636	20.192	-12

# Absatzstruktur

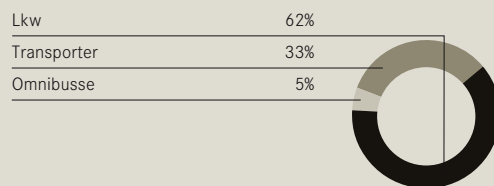
## Mercedes Car Group



## Chrysler Group



## Nutzfahrzeuge



Unternehmerisch handeln bedeutet, nachhaltig Werte zu schaffen. Einer dieser Werte heißt Mobilität. Die Unabhängigkeit unserer Kunden, sich dahin zu bewegen, wohin sie wollen, wann sie wollen und wie sie es wollen. Um die Wünsche unserer Kunden nach mobiler Unabhängigkeit zu erfüllen, entwickeln und bauen wir seit 120 Jahren innovative Automobile, leistungsstarke Nutzfahrzeuge und bieten moderne Finanzdienstleistungen an. Dafür arbeiten wir bei DaimlerChrysler: Tag für Tag, weltweit, leistungsorientiert, verantwortungsvoll und offen für Neues.

# DAIMLERCHRYSLER

Mercedes Car Group

MAYBACH



Mercedes-Benz

 smart

Chrysler Group



DODGE

CHRYSLER



Jeep®

Nutzfahrzeuge



Mercedes-Benz



DaimlerChrysler  
Financial Services

DaimlerChrysler Bank

Chrysler Financial

Mercedes-Benz Financial

DaimlerChrysler Truck Financial

# Inhalt

## Geschäftsbericht 2005

### 4 Grundlegendes

- 4 Unsere Werte
- 7 Werte erfahren
- 16 Brief des Vorstandsvorsitzenden
- 20 Mitglieder des Vorstands
- 22 Wichtige Ereignisse
- 24 Die DaimlerChrysler-Aktie

**Was macht die Welt von DaimlerChrysler aus – und was unterscheidet uns von anderen Unternehmen?**

In diesem Kapitel finden Sie Grundsätzliches und Persönliches, um die Welt von DaimlerChrysler kennen und verstehen zu lernen.

### 28 Konzernlagebericht

- 28 Überblick
- 30 Geschäft und Strategie
- 37 Ertragslage
- 47 Finanzlage
- 53 Vermögenslage
- 55 Investitionen
- 55 Forschung und Entwicklung
- 56 Einkauf
- 57 Beschäftigung
- 57 Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2005
- 58 Risikobericht
- 64 Ausblick

**Der Lagebericht wurde nach dem Deutschen Rechnungslegungsstandard DRS 15 erstellt und vom Wirtschaftsprüfer geprüft.**

In diesem Kapitel informiert der Vorstand über die wirtschaftliche Situation, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung.

### 70 Geschäftsfelder

- 72 Mercedes Car Group
- 76 Chrysler Group
- 80 Nutzfahrzeuge
- 84 Financial Services
- 86 Übrige Aktivitäten

**DaimlerChrysler umfasst vier Geschäftsfelder.**

In diesem Kapitel wird die wirtschaftliche Entwicklung der Geschäftsfelder beschrieben. Darüber hinaus berichten wir hier über neue Produkte, wichtige Investitionen sowie die eingeleiteten Maßnahmen zur Steigerung von Qualität und Effizienz.

### 88 Geschäftsfeldübergreifende Aktivitäten

- 90 Nachhaltigkeit bei DaimlerChrysler
- 92 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 94 Forschung und Technologie
- 96 DaimlerChrysler und die Umwelt
- 98 Weltweiter Einkauf
- 100 Gesellschaftliche Verantwortung

**DaimlerChrysler ist dem Leitbild der Nachhaltigkeit verpflichtet.**

In diesem Kapitel werden die geschäftsfeldübergreifenden Aktivitäten zusammenfassend dargestellt. Die ökonomische, ökologische, soziale und gesellschaftliche Verantwortung sind Basis unseres Handelns.

## 102 Corporate Governance

- 104 Corporate Governance Bericht
- 110 Vergütungsbericht
- 114 Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex
- 116 Bericht des Aufsichtsrats
- 120 Mitglieder des Aufsichtsrats
- 121 Bericht des Prüfungsausschusses

Das System der Unternehmensführung und Unternehmenskontrolle von DaimlerChrysler richtet sich nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex und internationalen Standards.

In diesem Kapitel werden die Funktionen, das Zusammenwirken und die Vergütung der Organe der Gesellschaft, insbesondere von Vorstand und Aufsichtsrat, erläutert.

## 122 Konzernabschluss

- 122 Überblick
- 124 Erklärung des Vorstands
- 125 Bericht des unabhängigen registrierten Abschlussprüfers
- 126 Konzernabschluss

Der Konzernabschluss von DaimlerChrysler ist nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsvorschriften (US-GAAP) erstellt und vom Wirtschaftsprüfer testiert.

In diesem Kapitel ist der Konzernabschluss in voller Länge wiedergegeben.

## 203 Weitere Informationen

- 203 Übergang auf International Financial Reporting Standards (IFRS)
- 204 Zehnjahresübersicht
- 206 Glossar
- 207 Stichwortverzeichnis
- 208 Internationale Konzernrepräsentanzen

Adressen/  
Informationen/  
Internet

DaimlerChrysler weltweit

Finanzkalender 2006

In diesem Abschnitt finden Sie vertiefende Fakten und Zahlen, ergänzende Informationen sowie praktische Hinweise auf weiterführende Informationsquellen.



# Höchstleistung

Beständige und herausragende Technologien entwickeln, innovative und begeisternde Produkte herstellen, kundenorientierte Dienstleistungen anbieten und dabei jederzeit exzellente Leistung gewährleisten: Das sind die Voraussetzungen, um die führende Stellung von DaimlerChrysler im internationalen Wettbewerb zu sichern und weiter auszubauen. *Und daran arbeiten wir: mit unserer ganzen Stärke, großer Leidenschaft und Zukunftsorientierung.*

# Verantwortung

Als Pioniere der Automobilentwicklung übernehmen wir Verantwortung und stellen uns den Herausforderungen, die uns das Automobil als unverzichtbarer Bestandteil des täglichen Lebens stellt. Wir entwickeln laufend neue und nachhaltige Lösungen für höhere Verkehrssicherheit, geringeren Energieverbrauch, niedrigere Schadstoff- und Geräuschemissionen sowie zukunftsweisende Verkehrskonzepte. *Wir handeln verantwortungsvoll, transparent und glaubwürdig – nach innen und nach außen.*

# Aufgeschlossenheit

Wir haben klare Vorstellungen von der Zukunft unseres Unternehmens und verfolgen unsere Ziele zum Nutzen unserer Kunden, Aktionäre und Mitarbeiter. Die Kontinuität unseres Erfolges beruht auf der Fähigkeit, kreativ auf Veränderungen zu reagieren. Wir wissen, dass die Welt ständig in Bewegung ist. Und wir sind bereit, unser Denken und Handeln anzupassen, wenn es die Situation erfordert. *Denn nur wer offen für Veränderungen ist, kann auf Dauer erfolgreich sein.*

## Werte erfahren

Pioniergeist ist seit der Erfindung des Automobils durch Gottlieb Daimler und Carl Benz unser starker und stetiger Antrieb für herausragende Innovationen im Automobilbau. Ob im Produktdesign, im Fahrzeugbau oder bei der Sicherheitstechnik: Als innovativer Vorreiter entwickeln wir bahnbrechende Automobilkonzepte für die individuelle Mobilität – und zwar weltweit für Millionen von Menschen. *Damit unsere Kunden heute wie auch in Zukunft mit ihrem Fahrzeug faszinierende Werte erfahren können.*



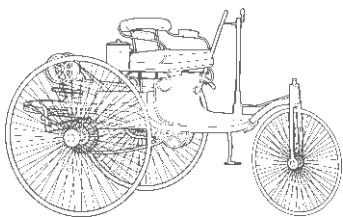
Christoph Goeser hat große Ziele  
und den richtigen Begleiter.





## Innovativ

»Unsere Kunden erwarten innovative Beratungsleistungen. Sie stellen hohe Ansprüche, die wir seit Jahren erfüllen. Man vertraut uns und empfiehlt uns weiter. Ich bin mir dieser Verantwortung bewusst und gebe darum jeden Tag mein Bestes: in meinem Unternehmen, als Vorstandsvorsitzender der REM AG und als Honorarkonsul der Slowakischen Republik. Neben der Performance zählt für mich der persönliche Auftritt. Beides sollte sich zu einem Großen und Ganzen ergänzen. Das gefällt mir auch an meinem Auto. So gesehen passt die S-Klasse sehr gut zu mir.«



Im Jahr 1886 erfanden Carl Benz und Gottlieb Daimler fast zeitgleich das Automobil. Dieser Geist ist für unsere Ingenieure immer wieder Ansporn, die sichersten und innovativsten Automobile der Welt zu bauen.





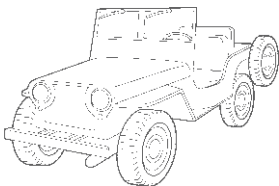
Für Janice Ford-Johnson und ihren Jeep® Commander gibt es immer etwas zu entdecken.





## Individuell

»In meinem Leben läuft kein Tag ab wie der andere. Dafür sorgen schon mein Job und meine quirlige Familie. Besonders meine Enkel Tamir und Taariq sind kaum zu bremsen: Lachse angeln, Inliner fahren, Schlagzeug spielen – gut, dass Oma so fit ist und ein Auto hat, in dem man fast alles und jeden mitnehmen kann: Erst gestern saß eine halbe Baseballmannschaft drin, in voller Montur. Dabei ist mein Jeep® Commander genauso komfortabel wie praktisch. Er macht alles mit, und er hat Ecken und Kanten wie ich. Vielleicht mag ich ihn deshalb so.«



Seit 1941 der erste Jeep® entwickelt wurde, ist viel passiert: Aus einem funktionalen Militärfahrzeug wurde ein individuelles Automobil, damit Menschen wie Janice Ford-Johnson die Originalität, die Freiheit und die Möglichkeiten eines Jeep® genießen können.



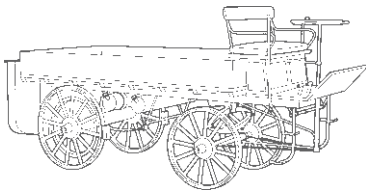
Auf Jürgen Behm und seinen  
Actros ist Verlass.





## Zuverlässig

»Ich bin kein Bremser. Das Geschäft muss laufen, tagein, tagaus. Mit Abwarten kommt man in meinem Job nicht weit: Einsteigen und losfahren, darauf kommt es an. Direktganggetriebe, Einspritzdruck, Außenplanetenachse – alles gut und schön. Aber wenn ich auf Achse bin, dann zählt für mich nur eines: dass ich und die Ware zur vereinbarten Zeit wohlbehalten am richtigen Ort eintreffen. Mit einem Wort: ›Zuverlässigkeit‹. Deshalb habe ich mich für den Actros BlackEdition entschieden. Und ich würde es wieder tun. Denn er hat mich noch nie hängen lassen.«



1896 baute Gottlieb Daimler in Bad Cannstatt bei Stuttgart den ersten motorisierten Lastwagen. Bis heute zählen die Nutzfahrzeuge von Mercedes-Benz zu den zuverlässigsten der Welt. Damit Menschen wie Jürgen Behm ihren Job machen können.





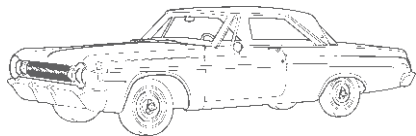
Seit über 20 Jahren bietet Bill Golling seinen Kunden Fahrzeug und Finanzierung aus einer Hand an.



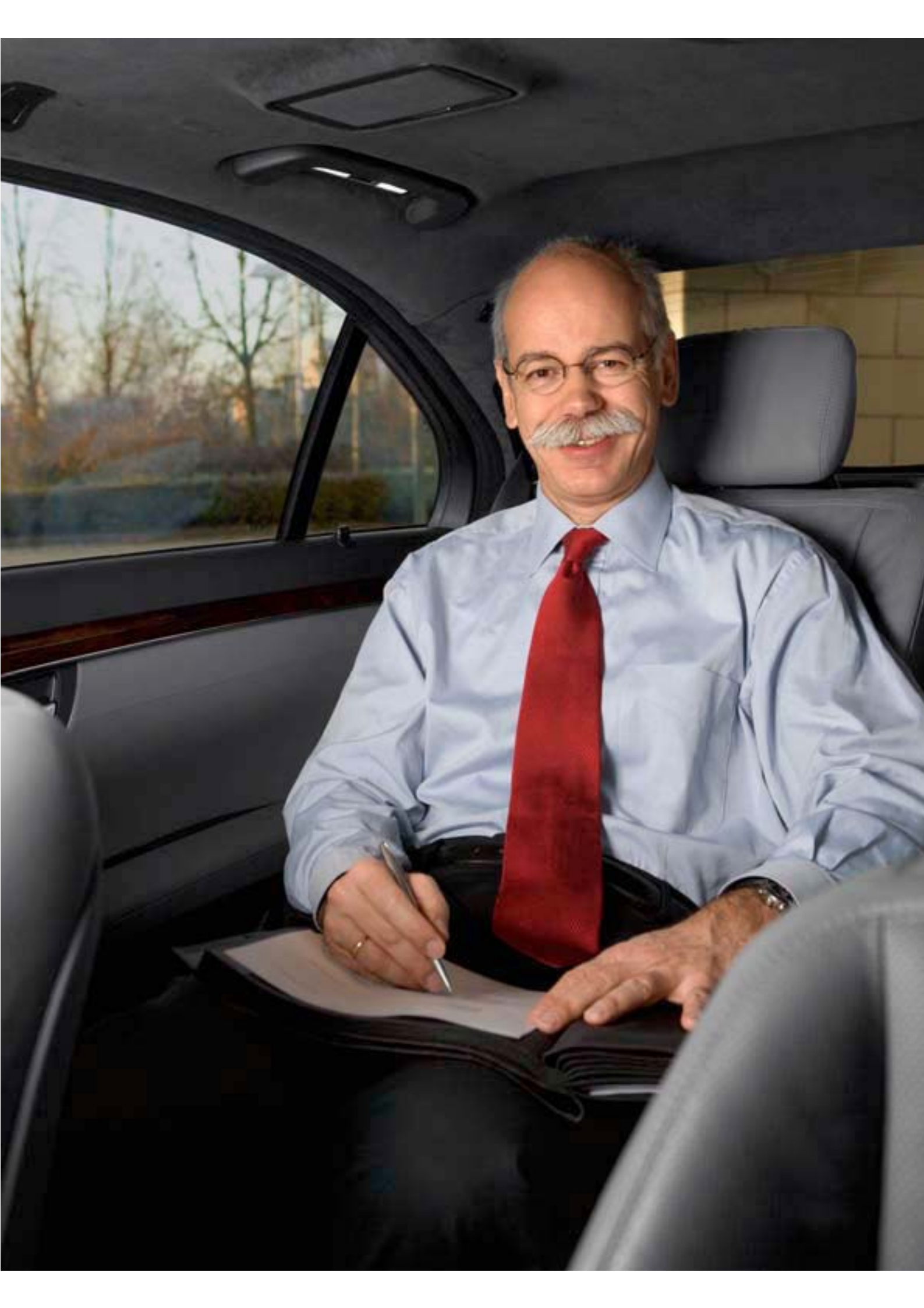


## Exzellent

»Seit über 20 Jahren arbeiten wir mit DaimlerChrysler Financial Services zusammen – bis heute ist es unser Wunschpartner in Sachen Finanzierung. Ob Finanzierungslösungen für meinen Betrieb oder Finanzierungs- und Leasingangebote für unsere Kunden – ich bin fest davon überzeugt, dass alles, was sie tun, nur auf ein Ziel ausgerichtet ist: unseren Erfolg, und das heißt vor allem, mehr Autos zu verkaufen. Derzeit unterstützt uns DaimlerChrysler Financial Services bei mehr als 90 Prozent unseres Finanzierungs- und Leasing-Geschäfts. Dabei bieten sie eine ausgezeichnete Mischung aus Kundenorientierung und kreativer Fahrzeugfinanzierung. Das nenne ich echten Mehrwert.«



Seit der Einführung des Dodge Polara mit seinem kraftvollen HEMI-Motor im Jahr 1964 bietet DaimlerChrysler Financial Services Händlern wie Bill Golling hervorragende Finanzdienstleistungen an, um den Verkauf von Chrysler-, Jeep®- und Dodge-Fahrzeugen zu unterstützen.



*Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,*

seit Beginn dieses Jahres stehe ich an der Spitze von DaimlerChrysler. Für mich ist das die interessanteste Aufgabe, die es in der Automobilbranche gibt, und gleichzeitig eine große berufliche Herausforderung. Mit diesem Brief wende ich mich nun erstmals in einem Geschäftsbericht der DaimlerChrysler AG persönlich an Sie.

Dieser Bericht informiert Sie im Detail über die Geschäftsentwicklung bei DaimlerChrysler, über die finanzwirtschaftliche Situation und über das Unternehmen insgesamt. Ich will mit einer kurzen Bestandsaufnahme beginnen:

DaimlerChrysler zählt zu den renommiertesten Automobilunternehmen der Welt. Wir verfügen über ein Spektrum einzigartiger Marken. Mit unserem umfassenden Angebot an Pkw und Nutzfahrzeugen sind wir weltweit in nahezu allen Märkten und Marktsegmenten vertreten. Allein im vergangenen Jahr haben wir 17 neue Fahrzeuge in den Markt eingeführt. Mit überzeugenden Innovationen und zukunftsweisenden Technologien sichern wir unsere Marktposition. Beispiele hierfür sind neue Systeme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wie der Bremsassistent BAS PLUS und das Insassenschutzsystem PRE-SAFE® oder BlueTec, der sauberste Dieselantrieb der Welt.

Das macht uns Mut für die Zukunft. Denn noch sind wir nicht dort, wo wir hin wollen. Handlungsbedarf haben wir insbesondere bei der Ertragskraft: Im zurückliegenden Jahr haben wir unsere Kapitalkosten nicht verdient. Das müssen wir ändern. Nur durch ein dauerhaft profitables Wachstum können wir die Voraussetzung für die nachhaltige Steigerung des Wertes unseres Unternehmens und damit auch für eine positive Aktienkursentwicklung schaffen.

Angesichts des schwierigen Wettbewerbsumfelds sind diese Ziele anspruchsvoll. Daher haben wir im gesamten Unternehmen einen tief greifenden Veränderungsprozess eingeleitet, um unsere Wettbewerbsfähigkeit dauerhaft zu verbessern.

Alle damit verbundenen Maßnahmen haben eines gemeinsam: Wir wollen schneller, flexibler, schlanker und effizienter werden und uns in allem, was wir tun, durch »Operational Excellence« auszeichnen.

Gleichzeitig arbeiten wir daran, unsere Kostenstrukturen zu verbessern, um auf das Niveau unserer besten Wettbewerber zu kommen. Allerdings wäre es kurz-sichtig und falsch, nur die Kosten im Blick zu haben. Bei uns stehen Produkte im Mittelpunkt. Hier wollen wir noch mehr erreichen – mit einem effizienteren Einsatz unserer Ressourcen. Unser Ziel ist es, die Kräfte im Unternehmen zu bündeln, um hervorragende Produkte von bester Qualität und mit maximalem Nutzen für unsere Kunden zu entwickeln, zu produzieren und zu verkaufen. Daran wollen wir uns messen lassen. Und dafür arbeiten wir.

Schon heute verfügt die Marke Mercedes-Benz über die jüngste und umfassendste Produktpalette in ihrer langjährigen Geschichte. Mit der S-, B-, M- und R-Klasse hat Mercedes-Benz im Jahr 2005 vier komplett neue Baureihen vorgestellt – mehr als je zuvor.

Die Chrysler Group hebt sich mit ihren neuen Fahrzeugen bei Qualität und Design zunehmend vom amerikanischen Wettbewerb ab. Sie hat im vergangenen Jahr den Dodge Charger, den Ram Mega Cab, das Viper Coupé und den Jeep® Commander sowie die leistungsstarken und sportlichen SRT-Fahrzeuge in den Markt gebracht.

Unser Nutzfahrzeuggeschäft profitiert von seiner globalen Aufstellung und wird auch künftig maßgeschneiderte Fahrzeuge zu wettbewerbsfähigen Preisen anbieten. Dank starker Produkte – wie den neuen Fahrzeugen der Axor- und der

Atego-Familien, den neuen Mercedes-Benz- und Setra-Bussen sowie dem FUSO Canter – konnten wir bei den Nutzfahrzeugen im Jahr 2005 Absatzrekorde einfahren. Mit der Hybrid- und BlueTec-Dieselseltechnologie sind wir in der Nutzfahrzeugbranche führend.

Insgesamt werden wir in den Jahren 2005 bis 2008 rund 50 neue Fahrzeuge im Markt platzieren. Dafür wenden wir in den nächsten drei Jahren nahezu 35 Mrd. € auf. Das ist die Basis unseres zukünftigen Erfolgs.

Dieser Geschäftsbericht steht unter dem Motto »Werte erfahren«. Höchstleistung, Verantwortung und Aufgeschlossenheit: Dies sind die Grundwerte unseres Handelns. Dabei hat für uns die Einhaltung ethischer Grundsätze höchste Priorität. Wir wollen diese Werte leben – nach innen und nach außen. So können auch unsere Kunden mit unseren Produkten »Werte erfahren«.

Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe sehr großes Vertrauen in unser Unternehmen. DaimlerChrysler hat zweifellos das Potenzial, um dauerhaft und nachhaltig Werte zu schaffen – für Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre, für unsere Kunden, für unsere Mitarbeiter und für die Gesellschaft als Ganzes. Meine Kollegen und ich werden uns mit ganzer Kraft dafür einsetzen, dieses Potenzial zu realisieren.

Ich bitte Sie ganz herzlich, uns auf diesem Weg zu begleiten.

Ihr



Dieter Zetsche



# Mitglieder des Vorstands



**Jürgen E. Schrempf** | 61  
Vorstandsvorsitzender bis 31. Dezember 2005



**Dieter Zetsche** | 52  
Vorstandsvorsitzender / Leiter Mercedes Car Group | Bestellung bis 2010



**Thomas W. LaSorda** | 51  
Chrysler Group | Bestellung bis 2007



**Andreas Renschler** | 47  
Truck Group | Bestellung bis 2007



**Bodo Uebber** | 46  
Finanzen & Controlling / Financial Services | Bestellung bis 2011



**Thomas Weber** | 51  
Konzernforschung & Entwicklung Mercedes Car Group | Bestellung bis 2010



**Günther Fleig** | 57  
Personal & Arbeitsdirektor | Bestellung bis 2009



**Rüdiger Grube** | 54  
Konzernentwicklung | Bestellung bis 2007



**Eric R. Ridenour** | 47  
Chief Operating Officer (COO) Chrysler Group | Bestellung bis 2008



**Thomas W. Sidlik** | 56  
Weltweiter Einkauf | Bestellung bis 2008

**Aus dem Vorstand ausgeschieden:**

**Jürgen E. Schrempp** | 61  
ausgeschieden am 31. Dezember 2005

**Eckhard Cordes** | 55  
ausgeschieden am 31. August 2005

**Jürgen Hubbert** | 66  
ausgeschieden am 6. April 2005

# Wichtige Ereignisse 2005



**Zwei Weltpremieren in Detroit.** Auf der North American International Auto Show präsentieren die Mercedes Car Group die neue M-Klasse und die Chrysler Group den neuen Dodge Charger.

**Neues Van Technologie Center (VTC) eröffnet.** Insgesamt werden im neuen VTC 1.000 Arbeitsplätze aus der Region Stuttgart zusammengefasst. Das VTC ermöglicht es dem Transporterbereich, Qualität und Effizienz weiter zu steigern und so die Voraussetzung für globales Wachstum zu schaffen.

>> | JANUAR | FEBRUAR | MÄRZ | APRIL | MAI | JULI

**Mercedes Car Group startet CORE-Programm.** Die Mercedes Car Group initiiert ein umfassendes Programm zur Effizienzsteigerung und Er lösoptimierung. Mit dem Programm CORE beabsichtigt die Mercedes Car Group, im Jahr 2007 eine Umsatzrendite von 7% zu erreichen.

**Weltpremiere der Mercedes-Benz-R-Klasse in New York.** Der Grand Sports Tourer vereint die Vorteile bekannter Fahrzeugkategorien wie sportliche Limousine, Kombi, Van und »Sport Utility Vehicle« (SUV) zu einem neuen, eigenständigen Profil.

**Neues Geschäftsmodell für die Marke smart vorgestellt.** Mit dem neuen Geschäftsmodell sollen die Fixkosten gesenkt und gleichzeitig die Produktivität erhöht werden.

**Erfolgreicher Erstflug des Airbus A380.** Der erfolgreiche Erstflug des weltgrößten Passagierflugzeugs Airbus A380 am 27. April 2005 ist ein Meilenstein für die zivile Luftfahrt.

**Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG beschließt Wechsel an der Spitze des Unternehmens.** Dr. Dieter Zetsche übernimmt zum 1. Januar 2006 den Vorstandsvorsitz der DaimlerChrysler AG.

**Produktivitätssteigerung bei der Chrysler Group:** Nach dem renommierten Harbour Report North America hat die Chrysler Group die Produktivität im Jahr 2004 um 4,2% gesteigert. Innerhalb der zurückliegenden drei Jahre ist die Produktivität um 19% gestiegen – ein in der Branche herausragendes Ergebnis.



**Richtungweisende Neuheiten beim RAI Nutzfahrzeugsalon in Amsterdam.** Erstmals präsentiert wurden unter anderem die BlueTec-Diesel-Technologie für die Lkw-Baureihen Atego und Axor sowie der leichte Lkw Canter mit Hybridantrieb.

**DaimlerChrysler erhält bislang größten Auftrag über Hybridbusse.** DaimlerChrysler Commercial Buses North America erhält einen Auftrag über die Lieferung von 500 Orion-VII-Hybrid-Stadtbussen an die New Yorker Verkehrsbetriebe. Dies ist der bislang größte Auftrag über Hybridbusse weltweit.

**Financial Services startet Finanzierungsgeschäft in China.** Die DaimlerChrysler Automotive Finance (China) Ltd. nimmt das Finanzierungsgeschäft für Pkw und Nutzfahrzeuge einschließlich Versicherungen und Händlerfinanzierung in China auf.

**Ein Jahr reibungslose und zuverlässige Mauterhebung mit Toll Collect.** Die elektronische Mauterhebung für Lkw über 12 t mit Toll Collect läuft seit dem Start am 1.1.2005 störungsfrei. Zum 1.1.2006 werden die Systemfunktionen durch die neue On-Board-Unit 2 erweitert.

SEPTEMBER

**Weltpremiere der S-Klasse auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt.** Die neue S-Klasse ist mit rund einem Dutzend wegweisender Innovationen ausgestattet und kombiniert Sicherheit und Komfort auf höchstem Niveau.

**Vorstand beschließt Personalanpassungen bei der Mercedes Car Group.** Der Vorstand verabschiedet ein Maßnahmenpaket, das die Reduzierung des Personalstands an den deutschen Standorten der Mercedes Car Group um 8.500 Stellen vorsieht.

OKTOBER

**Motorenfabrik für Weltmotor eröffnet.** In Dundee, Michigan/USA, wird die Serienproduktion des gemeinsam mit den Partnern Mitsubishi Motors und Hyundai Motor entwickelten Weltmotors aufgenommen. Der neue 4-Zylinder-Benzinmotor wird erhebliche Skaleneffekte ermöglichen.

NOVEMBER

**DaimlerChrysler veräußert Anteile an Mitsubishi Motors.** Die Beteiligung von DaimlerChrysler an MMC wird für 970 Mio. € verkauft. Die Allianzprojekte mit MMC werden fortgeführt.

DEZEMBER

**Verkauf des Geschäftsbereichs DaimlerChrysler Off-Highway an EQT.** Im Rahmen der strategischen Fokussierung auf das Kerngeschäft trennt sich DaimlerChrysler vom Geschäft mit großen Dieselmotoren. Das Closing der Transaktion wird im Geschäftsjahr 2006 stattfinden.

# Die DaimlerChrysler-Aktie

Positive Entwicklung der internationalen Aktienmärkte | DaimlerChrysler-Aktie mit deutlichen Kursgewinnen | Rund 70.000 Aktionäre nutzen den »Persönlichen Internet Service«

Entwicklung der DaimlerChrysler-Aktie und wichtiger Börsenindizes	Ende 2005	Ende 2004	Veränd. in 05/04
DaimlerChrysler-Aktie (in €)	43,14	35,26	+22
DAX 30	5.408	4.256	+27
Dow Jones Euro Stoxx 50	3.579	2.951	+21
Dow Jones Industrial Average	10.718	10.783	-1
Nikkei	16.111	11.489	+40
Dow Jones Stoxx Auto Index	231	193	+20
S&P Automobiles Industry Index	94	159	-41

## Börsendaten der DaimlerChrysler-Aktie

ISIN	DE0007100000
Wertpapierkennnummer	710000
CUSIP	D1668R123
Börsenkürzel	DCX
Tickersymbol Reuters	DCXGn.DE, DCX.N
Tickersymbol Bloomberg	DCX:GR

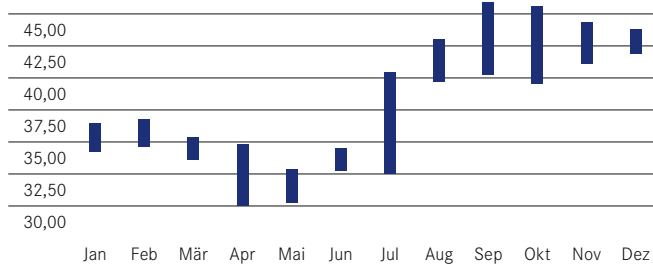
**Internationale Börsen im Aufwärtstrend.** Die europäischen und asiatischen Börsen haben im Verlauf des Jahres 2005 deutlich zugelegt. Die US-amerikanischen Indizes Dow Jones, Nasdaq und S&P 500 stiegen erst zum Jahresende kräftig, nachdem sie zuvor schwächer tendiert hatten. Insgesamt profitierten die Märkte von einem deutlich gesteigerten Kaufinteresse – eine Folge des nach wie vor sehr soliden Wirtschaftswachstums in den USA und Asien sowie in einigen europäischen Ländern. Positiv wirkte auch das moderate Zinsniveau. Die europäischen und asiatischen Börsen profitierten von der im Jahresverlauf deutlichen Aufwertung des US-Dollars gegenüber dem Euro und dem Yen. Bei deutschen Aktien war der Kursanstieg teilweise auch auf die im internationalen Vergleich immer noch niedrigere Bewertung zurückzuführen. Demgegenüber wurde die Kursentwicklung bei den Aktien aus der Automobilbranche von den hohen Preisen für Rohstoffe, insbesondere für Öl, beeinträchtigt. So kletterte der Rohölpreis in New York im Jahresverlauf von rund 40 US \$ auf 61 US \$ je Barrel. Infolge der Wirbelstürme im Golf von Mexiko und im Süden der USA hatten die Kurse zwischenzeitlich auf einem Niveau von 70 US \$ je Barrel notiert.

In diesem Umfeld entwickelten sich die Aktien der Automobilhersteller sehr unterschiedlich: Die Papiere der US-amerikanischen Hersteller gaben deutlich nach – eine Folge der weiteren Verschärfung des Wettbewerbs in den USA, rückläufiger Ergebnisse und der mehrmaligen Herabstufung durch die Rating-Agenturen. Im Gegensatz dazu zogen die Kurse der europäischen und asiatischen Automobilunternehmen zum Teil erheblich an. Das spiegelt auch die Entwicklung der Autoindizes wider: Im Jahr 2005 gab der US-Index S&P Automobiles Industry um 41% nach, während der europäische Dow Jones Stoxx Auto Index um 20% zulegte.

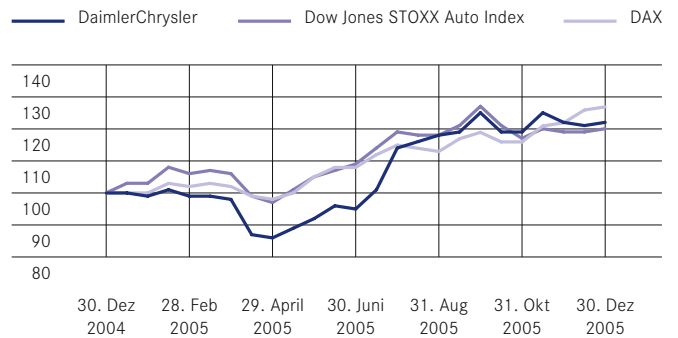
**Positive Entwicklung der DaimlerChrysler-Aktie.** Zu Beginn des Jahres konnte die DaimlerChrysler-Aktie die starke Aufwärtsentwicklung vom Jahresende 2004 nicht weiter fortsetzen. Deutlich gestiegene Rohstoffpreise, insgesamt höhere Kaufanreize auf dem nordamerikanischen Pkw-Markt sowie die anziehenden Zinsen in den USA setzten den Kurs unter Druck. Verschiedene Investoren befürchteten, dass die Chrysler Group

### Höchst- und Tiefsturse DaimlerChrysler im Jahr 2005

(in €)



### Börsenkursentwicklung im Jahr 2005 (indiziert)



in diesem Umfeld nicht mehr dauerhaft positive Ergebnisse erwirtschaften könne. Ein weiterer Belastungsfaktor war die Ergebnisschwäche bei der Mercedes Car Group. Insbesondere im April überwog der Verkaufsdruck mit der Folge, dass die Aktie gegen Ende des Monats auf ihrem Jahrestiefststand von 29,78 € notierte. Obwohl die Ergebniszahlen für das erste Quartal über den Markterwartungen lagen, konnte der Kurs aufgrund des zu diesem Zeitpunkt zunehmend schwachen Börsenumfeldes nicht davon profitieren.

Ab Mai setzte dann jedoch ein deutlicher Aufwärtstrend ein, der sich nach der Bekanntgabe der Zahlen für das zweite Quartal und der vom Aufsichtsrat beschlossenen Veränderung im Management noch verstärkte. Die Aktie profitierte nicht nur von einem besseren Börsenumfeld, sondern auch von der wachsenden Zuversicht, dass das Effizienzsteigerungsprogramm CORE bei der Mercedes Car Group erfolgreich umgesetzt wird und die Geschäftsentwicklung bei Nutzfahrzeugen und bei Financial Services weiterhin gut verläuft. Der Kapitalmarkt honorierte außerdem, dass die Chrysler Group in dem schwierigen Umfeld angemessene Erträge erzielte. Obwohl die Deutsche Bank Ende Juli 35 Mio. DaimlerChrysler-Aktien bei institutionellen Anlegern platzierte, setzte sich der Aufwärtstrend der Aktie in den Sommermonaten weiter fort: Von Mai bis Ende September konnte der Kurs um rund 50% zulegen. Am 28. September erreichte die Notierung mit 45,92 € (55,15 US \$) ihren Jahreshöchststand. Danach kam es zu verstärkten Gewinnmitnahmen. Belastend wirkten sich außerdem die aufkommende Inflationsangst sowie ein schwieriger Pkw-Markt in den USA aus. Nach dieser Schwächephase legte der Kurs im November zunächst wieder deutlich zu, geriet jedoch Ende November infolge des Verkaufs von weiteren 25 Mio. Aktien durch die Deutsche Bank erneut vorübergehend unter Druck. Das merklich festere Börsenumfeld, ein Rückgang bei den Rohstoffpreisen sowie der deutlich stärkere US-Dollar wirkten sich danach wieder positiv aus. Zum Jahresende schloss die Aktie in Frankfurt (Xetra) bei einem Kurs von 43,14 € und in New York bei 51,03 US \$. Die insgesamt positive Entwicklung der DaimlerChrysler-Aktie setzte sich zu Beginn des Jahres 2006 weiter fort.

**Deutlich höherer Free Float.** Mit rund 1,5 Mio. Aktionären verfügt DaimlerChrysler über eine breite Eigentümerbasis. Der größte Anteilseigner war am Jahresende 2005 die Kuwait Investment Authority mit einem Anteil von 7,2%. Insgesamt hielten institutionelle Anleger 70,4% des Aktienkapitals, 22,4% befanden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren besaßen rund 74% des Kapitals; rund 17% lagen bei US-Investoren.

Die Deutsche Bank hat ihren Anteil an DaimlerChrysler im Juli zunächst von 10,4% auf 6,9% und dann im November in einem weiteren Schritt von 6,9% auf 4,4% reduziert. Da dieser Anteil nicht mehr als strategische Beteiligung betrachtet wird, hat sich der Free Float gegenüber dem Vorjahr um 10,4 Prozentpunkte auf 92,8% erhöht. Die Gewichtung der DaimlerChrysler-Aktie in diesen Indizes ist deshalb gestiegen.

Mit einer Gewichtung von 7,0% stand DaimlerChrysler am Jahresende 2005 an fünfter Stelle im deutschen Aktienindex DAX 30. Im Dow Jones Euro Stoxx 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 2,2% vertreten. Der Umsatz der DaimlerChrysler-Aktien belief sich im Jahr 2005 weltweit auf rund 1,7 (i. V. 1,5) Mrd. Stück. Davon entfielen 111 (i. V. 123) Mio. auf die US-amerikanischen Aktienmärkte und 1.577 (i. V. 1.336) Mio. auf die deutschen Börsen.

Kennzahlen	Ende 2005	Ende 2004	05/04 Veränd. in %
Gezeichnetes Kapital (in Millionen €)	2.647	2.633	+1
Anzahl der Aktien (in Millionen)	1.018,2	1.012,8	+1
Börsenkurswert (in Milliarden €)	43,9	35,7	+23
Anzahl der Aktionäre (in Millionen)	1,5	1,7	-12
Indexgewichtung			
DAX 30	7,0%	6,4%	
Dow Jones Euro Stoxx 50	2,2%	1,9%	
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's	BBB	BBB	
Moody's	A3	A3	
Fitch	BBB+	BBB+	
Dominion Bond	A-	A-	

Kennzahlen je Aktie	2005 €	2004 €	05/04 Veränd. in %
Konzern-Jahresüberschuss	2,80	2,43	+15
Konzern-Jahresüberschuss (verwässert)	2,80	2,43	+15
Dividende	1,50	1,50	-
Eigenkapital (31. 12.)	35,80	33,10	+8
Börsenkurs: Jahresende	43,14 <sup>1</sup>	35,26 <sup>1</sup>	+22
Höchst	45,92 <sup>1</sup>	39,41 <sup>1</sup>	+17
Tiefst	29,78 <sup>1</sup>	31,63 <sup>1</sup>	-6

<sup>1</sup> Kurse der Deutschen Wertpapierbörse Frankfurt.

**Umfassende Investor-Relations-Aktivitäten.** Auch im vergangenen Jahr hat der Bereich Investor Relations Analysten, institutionelle Anleger, Rating-Agenturen sowie die privaten Aktionäre zeitnah über das Unternehmen informiert.

Für institutionelle Anleger und Analysten veranstalteten wir Roadshows in den Finanzzentren Europas, Nordamerikas und Asiens. Darüber hinaus führten wir zahlreiche Einzelgespräche, so genannte »one-on-one Meetings«, in Stuttgart und Auburn Hills. Weiterhin haben wir im Rahmen der internationalen Automobilausstellungen in Detroit, Frankfurt, Genf und Tokio Unternehmenspräsentationen durchgeführt. In Telefonkonferenzen, die auch im Internet übertragen wurden, haben wir den Kapitalmarkt über unsere Quartalsergebnisse und wichtige Weichenstellungen im Unternehmen unterrichtet. Zu den Themenschwerpunkten der Kapitalmarkt-kommunikation zählten die aktuelle Entwicklung des Unternehmens, die Perspektiven für das Gesamtjahr 2005, die Positionierung der Geschäftsfelder im jeweiligen Wettbewerbsumfeld und die strategische Ausrichtung des Unternehmens.

#### **Investor-Relations-Informationen im Internet erweitert.**

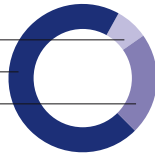
Innerhalb des Internet-Angebots von DaimlerChrysler werden die Investor-Relations-Seiten unter [www.daimlerchrysler.com/investor](http://www.daimlerchrysler.com/investor) über 40.000-mal im Monat aufgerufen, das entspricht rund 1.300 Besuchen täglich. Davon entfallen 42% auf die deutschsprachige Version und 58% auf die englischen Seiten.

Unser Informationsangebot für Aktionäre im Internet haben wir im Jahr 2005 weiter ausgebaut. So können Nutzer über die IR-Seiten von DaimlerChrysler auf Meldungen, Analysen und Ergebnisschätzungen von Investmenthäusern und Analysten zugreifen, die auf externen Finanzportalen veröffentlicht werden. Zum Jahresende wurden detaillierte Informationen über Anleihen in den Internetauftritt integriert.

## Aktionärsstruktur am 31.12.2005

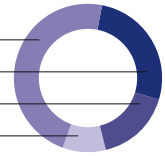
## nach Aktionärsgruppen

Kuwait Investment Authority	7,2%
Institutionelle Investoren	70,4%
Private Anleger	22,4%



## nach Regionen

Deutschland	47,5%
Europa, ohne Deutschland	26,7%
USA	16,5%
Sonstige	9,3%



**Hauptversammlung mit großem Besucherinteresse.** Mehr als 8.400 Aktionärinnen und Aktionäre haben die Hauptversammlung der DaimlerChrysler AG am 6. April 2005 im Internationalen Congress Centrum (ICC) in Berlin besucht. Rund 38% des Grundkapitals waren bei der Hauptversammlung vertreten. Bei der Abstimmung über insgesamt neun Tagesordnungspunkte folgte die Hauptversammlung jeweils mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung. Insgesamt wurden auf der Hauptversammlung von über 40 Aktionärssprechern nahezu 350 Fragen gestellt, die von Vorstand und Aufsichtsrat beantwortet wurden. Der Aktionärsservice von DaimlerChrysler hat zusätzlich rund 5.000 Anfragen zur Hauptversammlung und zu weiteren Themen rund um die Aktie per Telefon oder E-Mail beantwortet.

**Aktionäre gehen online.** Die Angebote zur elektronischen Information und Kommunikation, die wir für unsere Aktionäre ständig ausbauen und verbessern, finden immer größeren Zuspruch:

- Die Zahl der im »Persönlichen Internet Service« von DaimlerChrysler registrierten Aktionäre stieg im Lauf des Jahres 2005 um 40% auf rund 70.000.
- 35.000 Aktionäre haben die Einladung zur Hauptversammlung 2005 erstmals nicht mehr per Post, sondern per E-Mail erhalten.
- Jede vierte Eintrittskarte zur Hauptversammlung wurde online bestellt.
- 14.000 Aktionäre haben ihre Stimmrechte auf der Hauptversammlung über das Internet wahrgenommen.
- Und rund 50.000 Aktionäre haben sich bereits für den E-Mail-Versand der Unterlagen zur Hauptversammlung 2006 entschieden.

Im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes unterstützt der Persönliche Internet Service von DaimlerChrysler die Aktionäre in allen Fragen rund um die Hauptversammlung. Damit erleichtern wir unseren Aktionären die Ausübung der Stimmrechte, reduzieren die Kosten und schonen die Umwelt, indem wir auf Papier verzichten.

Auch außerhalb der Hauptversammlungszeit steht der Persönliche Internet Service den Aktionären mit weiteren attraktiven Funktionen zur Verfügung; bei unserer Investor-Relations-Arbeit ist er mittlerweile eine neue Plattform für die elektronische Kommunikation. So eröffnet er die Möglichkeit, persönliche Daten im Aktienregister online einzusehen und zu bearbeiten. Darüber hinaus kann sich der Aktionär noch zielgerichteter auf elektronischem Weg über das Unternehmen unterrichten lassen als bisher.

Den Zugang und weitere Informationen zum Persönlichen Internet Service finden Sie im Internet unter <https://register.daimlerchrysler.com>.



# Konzernlagebericht

Die Geschäftsentwicklung bei DaimlerChrysler war im Jahr 2005 in Anbetracht der schwierigen Rahmenbedingungen insgesamt zufrieden stellend. Umsatz und Absatz konnten weiter gesteigert werden. Das für den Konzern angestrebte Ergebnisziel haben wir erreicht – trotz erheblicher Belastungen durch Strukturaufwendungen, deutlich gestiegener Material- und Rohölkosten sowie der gegenüber dem Vorjahr weniger günstigen Euro/US-Dollar-Währungssicherungskurse. Um die Ertragskraft des Unternehmens langfristig zu verbessern, haben wir im Berichtsjahr in allen Geschäftsfeldern Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz umgesetzt. Die Mercedes Car Group soll mit dem Programm CORE wieder nachhaltig wettbewerbsfähig und profitabel werden. Mit der Veräußerung von Aktivitäten, die nicht zum Kerngeschäft zählen, haben wir die Strategie der Konzentration auf unsere Kernkompetenzen konsequent fortgesetzt.

## Inhalt

### 30 Geschäft und Strategie

- Das Unternehmen
- Neues Führungsmodell
- Strategie
- Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
- Geschäftsentwicklung

### 37 Ertragslage

- Gewinn- und Verlustrechnung
- Dividende
- Operating Profit
- Steuerungsgrößen
- Kapitalrenditen (RONA) und Value Added

### 47 Finanzlage

- Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements
- Cash Flow
- Refinanzierung
- Rating

### 53 Vermögenslage

### 55 Investitionen

### 55 Forschung und Entwicklung

### 56 Einkauf

### 57 Beschäftigung

### 57 Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahrs 2005

### 58 Risikobericht

- Risikomanagementsystem
- Volkswirtschaftliche Risiken
- Branchen- und unternehmensspezifische Risiken
- Finanzmarktrisiken
- Rechtliche Risiken
- Gesamtrisiko

### 64 Ausblick

- Weltwirtschaft
- Automobilmärkte
- Absatz
- Umsatz und Ergebnis
- Investitionen
- Forschung und Entwicklung
- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

# Geschäft und Strategie

## Das Unternehmen

Die DaimlerChrysler AG entstand im November 1998 aus dem Zusammenschluss der Daimler-Benz AG und der Chrysler Corporation. Das Unternehmen blickt auf eine mehr als hundertjährige Tradition zurück, die bei beiden Vorgängerunternehmen durch Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist DaimlerChrysler ein führender Anbieter von hochwertigen Pkw, Geländewagen, Sports Tourern, Minivans und Pickups sowie der weltweit größte Hersteller von Nutzfahrzeugen. Darüber hinaus ist DaimlerChrysler an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), einem weltweit führenden Unternehmen der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, mit 33% beteiligt.

Mit seinen starken Marken und dem umfassenden Angebot an Fahrzeugen, das vom Kleinwagen bis zum Schwer-Lkw reicht und durch maßgeschneiderte Dienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette ergänzt wird, ist DaimlerChrysler in nahezu allen Regionen der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in insgesamt 20 Ländern. Die weltweite Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnet DaimlerChrysler beachtliche Potenziale zur Effizienzsteigerung und damit Vorteile im internationalen Wettbewerb.

Der Umsatz von DaimlerChrysler in Höhe von € 149,8 Mrd. im Jahr 2005 wurde zu 31% vom Geschäftsfeld Mercedes Car Group erwirtschaftet, zu 33% von der Chrysler Group, zu 26% von den Nutzfahrzeugen, zu 9% vom Geschäftsfeld Financial Services und zu 1% im Segment Übrige Aktivitäten.

Zum Jahresende 2005 waren weltweit mehr als 382.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für DaimlerChrysler tätig.

Das Produktangebot der **Mercedes Car Group** reicht von den hochwertigen Kleinwagen der Marke smart über die Premiumfahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, Mercedes-Benz AMG und Mercedes-Benz McLaren bis hin zur Luxuslimousine Maybach. Der Großteil der Fahrzeuge wird in Deutschland gefertigt; das Geschäftsfeld produziert aber auch in den USA, in Frankreich,

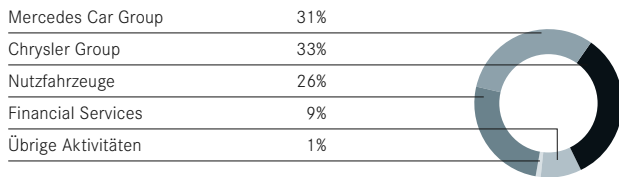
Südafrika, Brasilien, Indien, Malaysia, Thailand, Vietnam, Indonesien und künftig auch in China. Die wichtigsten Märkte im Jahr 2005 waren Deutschland mit einem Absatzanteil von 29%, die übrigen Märkte Westeuropas (35%), die USA (19%) und Japan (4%).

Die **Chrysler Group** entwickelt, produziert und verkauft Personenwagen, Sports Tourer, Minivans, Geländewagen und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge. Darüber hinaus fertigt und vermarktet die Chrysler Group Ersatzteile und Zubehör unter der Marke MOPAR. Die Produktionsstätten liegen vor allem in den USA, in Kanada und in Mexiko. 82% der Fahrzeuge wurden im Jahr 2005 in den USA, 8% in Kanada und 4% in Mexiko abgesetzt. In Märkte außerhalb des NAFTA-Raums wurden 6% der Fahrzeuge geliefert.

Das Geschäftsfeld **Nutzfahrzeuge** entwickelt und fertigt in einem weltweiten Verbund Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, FUSO, Setra, Thomas Built Buses und Orion. Die Produktpalette reicht vom Kleintransporter über mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr bis zum Reise-, Stadt- und Überlandbus. Hinzu kommen spezielle Einsatzfahrzeuge sowie das Multifunktionsfahrzeug Unimog. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2005 die USA mit 22%, Deutschland mit 13%, die übrigen Märkte Westeuropas (20%), Asien (22%) und Südamerika (7%).

Das Geschäftsfeld **Financial Services** unterstützt den Absatz der Automobilmarken des DaimlerChrysler-Konzerns in 39 Ländern. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasing-Angebote für Händler und Endkunden. Zum Leistungsspektrum gehören zudem Versicherungen und Flottenmanagement. Die Schwerpunkte der Aktivitäten liegen in Nordamerika und Westeuropa. In Deutschland bietet das Geschäftsfeld nicht nur automobilbezogene Finanzdienstleistungen, sondern auch Geldanlageprodukte und Kreditkartenservices an. Am Konsortium Toll Collect, das am 1. Januar 2005 in Deutschland ein System zur elektronischen Mauterhebung bei Lkw über 12 t in Betrieb genommen hat, ist DaimlerChrysler Financial Services mit 45% beteiligt.

## Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern



Das Segment **Übrige Aktivitäten** enthält im Wesentlichen die Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) in Höhe von 33%. Unserer Strategie der Konzentration auf das Kerngeschäft folgend haben wir uns im Dezember 2005 mit dem schwedischen Finanzinvestor EQT über den Verkauf des Geschäftsbereichs Off-Highway geeinigt.

## Neues Führungsmodell

Am 24. Januar 2006 hat DaimlerChrysler ein neues Führungsmodell vorgestellt, mit dem die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens verbessert und weiteres profitables Wachstum ermöglicht werden soll. Das Modell ist darauf ausgelegt, das Unternehmen weiter zu integrieren, die operativen Bereiche noch stärker auf die jeweiligen Kernprozesse zu fokussieren und die Zusammenarbeit im Unternehmen zu fördern. Darüber hinaus sollen Redundanzen verringert werden.

Zu den strukturellen Änderungen gehört die Konsolidierung und Integration aller Verwaltungsfunktionen, wie etwa Finanzen und Controlling, Personal und Strategie. Diese Funktionen werden zentralisiert und berichten über das ganze Unternehmen hinweg an das jeweils für diese Funktion verantwortliche Mitglied des Vorstands. Doppelkapazitäten zwischen der Konzernebene und der operativen Ebene werden abgebaut; damit wird die Komplexität im Unternehmen verringert. Durch die Integration der Verwaltungsfunktionen werden Berichtswege und Entscheidungsprozesse kürzer, schneller und schlanker.

Im Rahmen des neuen Führungsmodells haben wir auch beschlossen, die Entwicklung der Mercedes Car Group und das Ressort Forschung & Technologie zum 1. März 2006 im neuen Ressort Konzernforschung & Entwicklung Mercedes Car Group zusammenzuführen. Der neue Bereich erhält zunehmend mehr Verantwortung für die Vorentwicklungs-Aktivitäten in allen Automobilgeschäftsfeldern.

## DaimlerChrysler – Geschäftsportfolio

(ab 01.03.2006)

Mercedes Car Group	Chrysler Group	Truck Group	Financial Services	Van, Bus, Others
Mercedes-Benz Personenwagen	Chrysler	Lkw Europa/Lateinamerika	Americas	EADS (33%)
smart	Jeep®	Lkw NAFTA	Europa, Afrika Asien/Pazifik	Transporter
Maybach	Dodge	FUSO		Omnibusse

Ebenfalls ab März 2006 wird sich das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge unter dem Namen »Truck Group« auf Lkw als sein Kerngeschäft fokussieren; Busse und Transporter werden als separate Einheiten direkt geführt und sind künftig im neuen Segment Van, Bus, Others enthalten. Die neue Struktur schafft weitere Synergien zwischen den Lkw-Marken sowie eine stärkere Fokussierung auf Kunden und Wettbewerb. Die direkte Führung der Bus- und Transporteraktivitäten ermöglicht eine stärkere Ausrichtung auf die spezifischen Belange der Kunden und Märkte in diesen Segmenten. Wegen der Kommunalität bei Antriebsstrang und Komponenten wird der Busbereich an den Leiter der Truck Group und der Transporterbereich an den Leiter der Mercedes Car Group berichten.

Darüber hinaus wird der Standort der Zentrale in Deutschland von Stuttgart-Möhringen nach Stuttgart-Untertürkheim verlagert. Die zentralen Verwaltungsfunktionen werden damit künftig an den Standorten Stuttgart-Untertürkheim (Deutschland) und Auburn Hills (USA) wahrgenommen.

Mit der Umsetzung des neuen Führungsmodells streben wir an, die Verwaltungskosten, die gegenwärtig deutlich über dem Branchendurchschnitt liegen, pro Jahr um 1,5 Mrd. € zu reduzieren. Davon werden 0,5 Mrd. € bereits durch andere Programme, wie zum Beispiel CORE in der Mercedes Car Group adressiert.

Um die Ziele des neuen Führungsmodells zu erreichen, müssen auch die Personalkapazitäten angepasst werden. Dadurch wird sich die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Verwaltungsbereichen in den Jahren 2006 bis 2008 insgesamt um bis zu 20% und auf der Management-Ebene um 30% verringern. Weltweit sind das rund 6.000 Stellen.

Die Vorbereitungen für die Umsetzung des neuen Führungsmodells sind unmittelbar nach der Bekanntgabe im Januar 2006 angelaufen. Der für die Umsetzung des Programms in den Jahren 2006 bis 2008 anfallende Gesamtaufwand wird voraussichtlich in einer Größenordnung von 2 Mrd. € liegen.

## Strategie

Die Strategie von DaimlerChrysler zielt darauf ab, den Unternehmenswert durch profitables Wachstum zu steigern. Wir wollen eine führende Rolle in der weltweiten Automobilindustrie einnehmen: Bei der Qualität unserer Produkte und Serviceleistungen, der Positionierung unserer Marken und bei der Profitabilität streben wir eine Spitzenstellung im internationalen Wettbewerb an.

Deshalb bilden die folgenden vier Säulen die Basis unserer Strategie:

- **Exzellente Produkte mit hervorragendem Kundenerlebnis:** Wir verfolgen das Ziel, qualitativ erstklassige Produkte anzubieten, die durch herausragende Serviceleistungen unterstützt werden und die im Wettbewerbsvergleich aus der Sicht des Kunden überlegen sind. Beispielhaft hierfür sind faszinierende Fahrzeuge wie die neue S-Klasse, die R-Klasse und die B-Klasse von Mercedes-Benz, der Chrysler 300C, der Dodge Charger, der Schwer-Lkw Actros und der Stadtbus Citaro. Die hervorragende Resonanz bei unseren Kunden und zahlreiche nationale und internationale Auszeichnungen unterstreichen die herausragende Position dieser Fahrzeuge.
- **Führende Marken:** Wir streben nach klar positionierten Marken mit ausgezeichnetem Ruf, die sich zu einem herausragenden Gesamtportfolio ergänzen. Ein konsequentes Markenmanagement sorgt dafür, dass die Identität der einzelnen Marken gesichert wird und gleichzeitig Skaleneffekte genutzt werden können.
- **Innovations- und Technologieführerschaft:** Wir verfolgen das Ziel, die Mobilität von morgen zu sichern und uns mit Innovationen und zukunftsorientierten Technologien von den Wettbewerbern abzuheben. Unsere hoch qualifizierten Forscher und Entwickler schaffen die technologischen Grundlagen für Innovationen, die neue Trends setzen und dem Kunden beim täglichen Gebrauch einen echten Mehrwert bieten.

Richtungweisende Innovationen unterstreichen unsere Innovationsführerschaft: so zum Beispiel der präventive Insassenschutz PRESAFE® und der Abstandsregel-Tempomat DISTRONIC PLUS von Mercedes-Benz, die BlueTec-Dieselschadstofftechnologie und der »Active Brake Assist« bei den Nutzfahrzeugen oder die innovative Stow'n Go™-Technik bei den Minivans der Chrysler Group. Die meisten dieser Innovationen kommen nicht nur einer Marke im Konzern zugute, sondern sie verschaffen allen unseren Fahrzeugen Vorteile im weltweiten Wettbewerb.

- **Globale Präsenz und Vernetzung:** Wir sind ein starker, weltweit agierender und vernetzter Automobilhersteller. Dies gibt uns die Möglichkeit, auch außerhalb Nordamerikas, Westeuropas und Japans am dynamischen Wachstum der Märkte in den Schwellenländern zu partizipieren. Mit steigenden Stückzahlen und einem weltumspannenden Netzwerk von Produktionsstätten sowie Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen wollen wir unsere Kostenposition dauerhaft verbessern.

Voraussetzungen für das Erreichen dieser strategischen Ziele sind:

- **Herausragende Effizienz und Effektivität:** Wir streben eine internationale Spitzenposition in Bezug auf Operational Excellence an. Hierzu schaffen wir klare Strukturen, schlanke Prozesse, kurze Wege und nutzen die Möglichkeiten der Standardisierung und Modularisierung konsequent – in allen Bereichen des Unternehmens und auf allen Stufen der Wertschöpfungskette.
- **Leistungsfähige und engagierte Belegschaft:** Die Kreativität, Motivation und Einsatzbereitschaft unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bilden die Basis unseres Erfolgs.

**DaimlerChrysler ScoreCard.** Diese sechs Strategiebausteine sind die Grundlagen der DaimlerChrysler ScoreCard. Ergänzend zu den klassischen Finanzkennzahlen verwenden wir hier auch nicht-finanzielle Größen, wie beispielsweise Qualitätskennzahlen, Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit, Markenimages, Marktanteile und Produktivitätsentwicklungen. Diese Größen werden auf Geschäftsfeldebene über messbare Erfolgsfaktoren (Key Performance Indicators) bewertet.

Mittel- und langfristige Ziele des Konzerns werden in der ScoreCard auf die jeweiligen Berichtszeiträume herunter gebrochen. Die Ziele werden mit konkreten Maßnahmen für die einzelnen Funktionen bis auf Bereichs- und Abteilungsebene belegt. Diese werden somit auch Bestandteil der persönlichen Zielvereinbarungen.

Mit der DaimlerChrysler ScoreCard ist der Vorstand zeitnah und umfassend über die aktuelle Position des Konzerns und seiner Geschäftsfelder entlang der gesamten Wertschöpfungskette informiert. Abweichungen vom Ziel werden frühzeitig erkannt und eventuell notwendige Kurskorrekturen unmittelbar eingeleitet.

Die DaimlerChrysler ScoreCard trägt dazu bei, die gesetzten Ziele zu erreichen und damit den Unternehmenswert von DaimlerChrysler durch profitables Wachstum weiter zu steigern.

Um die Transparenz, Messbarkeit und Steuerung der Personalarbeit weltweit weiter zu verbessern, führen wir derzeit auch eine »Global Human Resources ScoreCard« ein. Zu den definierten Erfolgsfaktoren zählen unter anderem die Mitarbeiterzufriedenheit und das Image als Arbeitgeber, die wiederum Teil der DaimlerChrysler ScoreCard sind. Darüber hinaus werden aber auch für die Geschäftsbereiche Indikatoren innerhalb der »Global Human Resources ScoreCard« erhoben. Dazu gehört die Mitarbeiterfluktuation, die im Jahr 2005 weltweit bei 7,3% (i. V. 5,3%) lag. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus bereits im Jahr 2005 umgesetzten Maßnahmen zur sozialverträglichen Personalanpassung in der Mercedes Car Group sowie Effizienzsteigerungsprogrammen in den anderen Geschäftsfeldern.

**Aktivitäten in Nordost-Asien.** Im Mittelpunkt der regionalen Expansion in den kommenden Jahren stehen unsere Aktivitäten in Nordost-Asien. Um die Geschäftsaktivitäten in dieser Region noch gezielter voranzutreiben, hat DaimlerChrysler im Jahr 2005 eine regionale Führungsorganisation für Nordost-Asien eingerichtet. Diese umfasst die Volksrepublik China, Taiwan und Südkorea.

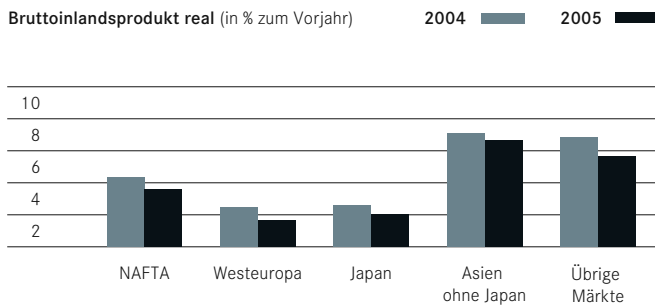
Beim Aufbau des DaimlerChrysler-Geschäftssystems in China haben wir im Berichtsjahr weitere Fortschritte gemacht.

Die Beijing Benz-DaimlerChrysler Automotive Co. Ltd., ein Joint Venture zwischen DaimlerChrysler und der Beijing Automotive Industry Holding Company (BAIC), hat im August 2005 die Lizenz zur Produktion der Mercedes-Benz-C- und -E-Klasse erhalten. Mittelfristig wollen wir in China 20.000 Fahrzeuge jährlich fertigen. Die Modelle sollen an einem neuen Standort im Südosten Pekings gefertigt werden. Auch die bereits bestehende Produktion von Geländewagen der Marke Jeep® soll an diesen neuen Standort verlagert werden. Darüber hinaus hat die Chrysler Group im Jahr 2005 die Weichen zur Produktion des Chrysler 300C in China sowie von Minivans in China und Taiwan gestellt.

Im September 2005 hat die chinesische Bankenaufsicht die Gründung einer Finanzierungsgesellschaft für Pkw und Nutzfahrzeuge genehmigt. Die DaimlerChrysler Automotive Finance (China) Ltd. hat bereits im November 2005 den operativen Geschäftsbetrieb aufgenommen.

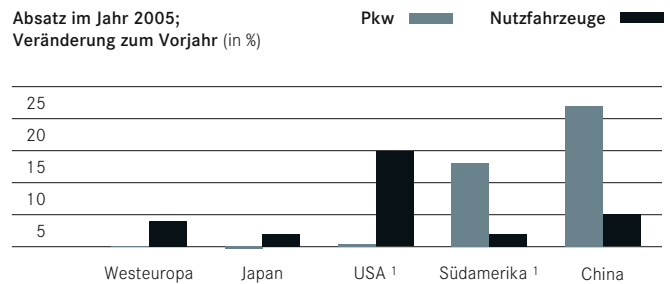
Mit diesen Schritten haben wir wesentliche Voraussetzungen zur weiteren Erschließung der Region Nordost-Asien geschaffen.

## Wirtschaftswachstum



Quelle: Global Insight

## Automobilmärkte weltweit



Quelle: VDA 1 Segment Personenwagen einschließlich leichte Nutzfahrzeuge

**Portfolioveränderungen.** Im März 2005 haben DaimlerChrysler und die Mitsubishi Motors Corporation (MMC) einen Ausgleich für Belastungen vereinbart, die durch Qualitätsmängel und Rückrufaktionen bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) entstanden waren. Im Rahmen dieses Vergleichs wurden weitere 20% der Anteile an MFTBC unentgeltlich auf DaimlerChrysler übertragen. Unser Anteil an MFTBC erhöhte sich dadurch auf 85%. Darüber hinaus haben sich DaimlerChrysler und MMC über die weitere operative Zusammenarbeit beider Unternehmen auf verschiedenen Gebieten geeinigt.

Mit Wirkung zum 17. November 2005 haben wir unsere Beteiligung an MMC, die sich aufgrund der Ausgabe neuer Aktien durch MMC im Jahresverlauf 2005 von 19,7% auf 12,4% vermindert hatte, zum Preis von 970 Mio. € veräußert. Die bestehenden Kooperationsprojekte von DaimlerChrysler und MMC werden durch den Verkauf nicht beeinflusst und laufen unverändert weiter. Darüber hinaus wird eine Ausweitung der Zusammenarbeit im Rahmen neuer Projekte geprüft.

Im Zuge der Konzentration auf das Kerngeschäft wurde am 30. Juni 2005 die debis AirFinance, eine Geschäftseinheit von Financial Services, an Cerberus Capital Management verkauft.

Im September 2005 hat DaimlerChrysler die Minderheitenanteile der Familiengesellschafter an der MTU Friedrichshafen GmbH übernommen und somit die Voraussetzungen zur Veräußerung des Geschäftsbereichs Off-Highway geschaffen. Im Dezember 2005 haben wir uns mit dem schwedischen Finanzinvestor EQT über den Verkauf des Geschäftsbereichs geeinigt. Die Transaktion umfasst sowohl die MTU Friedrichshafen GmbH als auch die Off-Highway-Aktivitäten der Detroit Diesel Corporation (DDC). Der Eigentumsübergang wird voraussichtlich im ersten Quartal 2006 erfolgen.

Auch im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge wurde das Geschäftsportfolio im Rahmen der strategischen Initiative »Global Excellence« weiter bereinigt: So haben wir im Dezember 2005 das Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuggeschäft unter der Marke American LaFrance an die Investmentgesellschaft Patriarch Partners, LLC, veräußert.

## Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

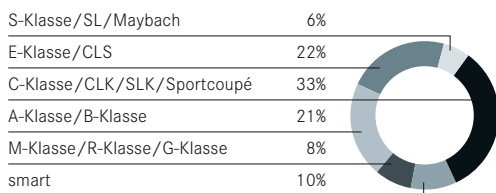
**Weltwirtschaft.** Nach dem kräftigen Wachstum im Jahr 2004 hat sich die Dynamik der Weltwirtschaft im Berichtsjahr verringert. Maßgeblich dafür waren vor allem die stark gestiegenen Energie- und Rohstoffpreise, steigende Zinsen sowie weniger expansive öffentliche Ausgaben. Weiterhin vergleichsweise günstig war die wirtschaftliche Entwicklung in Nordamerika, Japan und den meisten Schwellenländern. Im Gegensatz dazu hat die Konjunktur in Westeuropa die Erwartungen nicht erfüllt. Enttäuschend war die Entwicklung vor allem in der Eurozone und hier einmal mehr in Deutschland. Die weltwirtschaftlichen Ungleichgewichte nahmen insgesamt deutlich zu. Das Leistungsbilanzdefizit der USA stieg gemessen am Bruttoinlandsprodukt auf über 6%. Gleichzeitig nahmen die außenwirtschaftlichen Überschüsse Chinas und der Öl exportierenden Länder deutlich zu. Insgesamt lag das Wirtschaftswachstum der Absatzmärkte von DaimlerChrysler, das mit den länderspezifischen Umsatzanteilen gewichtet ist, mit 3,0% zwar im langfristigen Trend, aber deutlich unter dem hohen Vorjahresniveau von 3,7%.

Der Euro hat im Jahresverlauf gegenüber dem US-Dollar rund 13% an Wert verloren; die Abwertung gegenüber dem britischen Pfund und dem japanischen Yen fiel dagegen deutlich geringer aus.

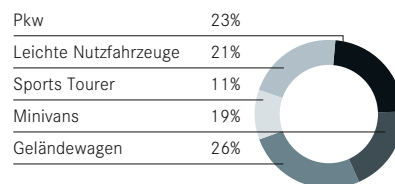
**Automobilmärkte.** Das Wachstum der globalen Automobilmärkte hat sich im Jahr 2005 insgesamt leicht verringert. Dies ist unter anderem auf die deutlich gestiegenen Ölpreise und den damit einhergehenden Kaufkraftentzug zurückzuführen. In diesem Umfeld prägten mehr denn je die Produkt- und Preisstrategien der Hersteller die Nachfrageentwicklung. Auf den weltweiten Nutzfahrzeugmärkten standen die Zeichen angesichts reger Investitionstätigkeit hingegen auch im Jahr 2005 weiter auf Wachstum.

## Absatzstruktur

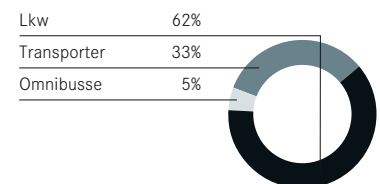
### Mercedes Car Group



### Chrysler Group



### Nutzfahrzeuge



Im US-Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge hat sich die Absatzentwicklung angesichts nochmals gestiegener Benzinpreise und geringerer Verkaufsanreize zum Jahresende abgeschwächt. Insgesamt erreichte das Marktvolumen mit 16,9 Mio. Fahrzeugen aber das Vorjahresniveau. Auch die westeuropäischen Märkte stagnierten mit insgesamt 14,5 Mio. verkauften Pkw. Zuwächsen in Deutschland und Frankreich standen dabei Nachfrageeinbußen in Italien und Großbritannien gegenüber. Nach Rückgängen zum Jahresende erreichte der japanische Markt in etwa das Vorjahresniveau. Die Schwellenländer Südamerikas verzeichneten weiterhin dynamische Zuwachsraten. In den Märkten Mittel- und Osteuropas blieb die Absatzentwicklung gespalten: Während sich die neuen EU-Staaten durch den hohen Zufluss an Gebrauchtfahrzeugen insgesamt noch im Rückwärtsgang bewegten, hielt der Aufwärtstrend in Russland weiter an. Begünstigt von zweistelligen Zuwächsen auf dem chinesischen Automobilmarkt waren die Schwellenländer Asiens erneut die wichtigste Stütze der globalen Automobilkonjunktur.

Die weltweiten Nutzfahrzeugmärkte blieben im Jahr 2005 weiterhin auf Wachstumskurs. In Nordamerika entwickelte sich der Markt für schwere und mittelschwere Lkw nochmals sehr dynamisch, und auch in Westeuropa waren bei anhaltend hohem Transportbedarf Zuwächse zu verzeichnen. Dabei hat sich das Expansionstempo im Vergleich zum Vorjahr allerdings vermindert. Vorgezogene Käufe als Reaktion auf die neuen nationalen und regionalen Abgasbestimmungen führten in Japan zu einer Nachfragebelebung in der zweiten Jahreshälfte 2005, so dass das Marktvolumen insgesamt noch leicht zulegen konnte.

## Geschäftsentwicklung

**Absatz.** DaimlerChrysler hat im Jahr 2005 insgesamt 4,8 Mio. Fahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 3% übertroffen. Sowohl bei Pkw als auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir neue Höchstwerte erreicht.

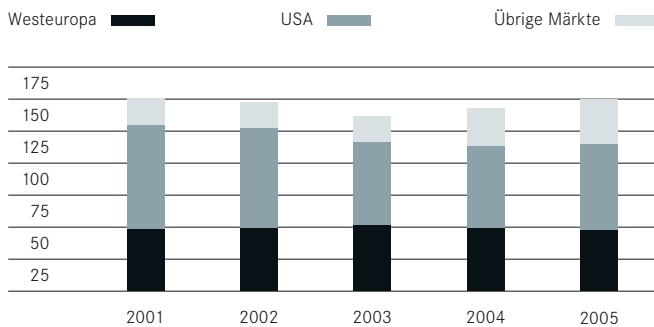
Der Absatz der **Mercedes Car Group** erreichte mit 1,2 Mio. Fahrzeugen die Größenordnung des Vorjahres. Die Marke Mercedes-Benz hat im Jahr 2005 die neuen Modelle der S-Klasse und der M-Klasse eingeführt. Mit den Sports Tourern B-Klasse und R-Klasse wurde zudem ein neues Marktsegment erschlossen. Darüber hinaus wurde das Angebot von Benzin- und Dieselmotoren mit einer neuen Generation von V6- und V8-Motoren aufgewertet. Aufbauend auf dem Erfolg dieser Neuheiten hat sich das Geschäft bei der Marke Mercedes-Benz im zweiten Halbjahr deutlich belebt. Der Absatz der Marke Mercedes-Benz konnte deshalb trotz teilweise schwieriger Marktbedingungen um 2% auf 1.092.500 Fahrzeuge gesteigert werden. Im Berichtsjahr haben wir 124.300 (i.V. 152.100) Fahrzeuge der Marke smart an die Händler ausgeliefert. An Endkunden wurden 143.100 (i.V. 139.600) smart Pkw verkauft. Damit hat die Marke ihre Position im deutlich rückläufigen Markt für Kleinwagen leicht verbessert (vgl. S. 72 ff.).

Die **Chrysler Group** hat ihre Produktoffensive im Berichtsjahr mit attraktiven neuen Produkten wie dem Dodge Charger, dem Jeep® Commander oder dem neuen Dodge Ram Mega Cab Pickup fortgeführt. Der Absatz stieg um 1% auf 2,8 Mio. Fahrzeuge der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge. Im nach wie vor sehr wettbewerbsintensiven US-amerikanischen Markt konnten die Verkäufe an Endkunden um 4% auf 2,3 Mio. Fahrzeuge gesteigert werden. Weiterhin sehr erfolgreich waren die Modelle Chrysler 300 und 300C, der Dodge Magnum, der Jeep® Grand Cherokee sowie die Chrysler- und Dodge-Minivans mit der innovativen Stow'n Go™-Technik. Sowohl in den Segmenten Personenwagen und Sports Tourer als auch bei den Minivans und Geländewagen hat die Chrysler Group ihre Position im US-Markt gefestigt. Der Marktanteil in den USA erhöhte sich von 12,8% auf 13,2% (vgl. S. 76 ff.).



## Konzernumsatz nach Regionen

(in Milliarden €)



Das Geschäftsfeld **Nutzfahrzeuge** konnte im Jahr 2005 an die sehr positive Entwicklung des Vorjahres anknüpfen und den Absatz um 16% auf den neuen Höchstwert von 824.900 Lkw, Transportern und Omnibussen steigern. Neben den weiterhin günstigen Marktbedingungen hat hierzu vor allem die attraktive Produktpalette beigetragen. Besonders deutlich waren die Zuwächse im Geschäftssegment Lkw (+25% auf 509.300 Fahrzeuge). Auch bei den Transportern (+2% auf 267.200 Fahrzeuge) und den Omnibussen (+10% auf 36.200 Fahrzeuge) konnte der Absatz weiter gesteigert werden. Der Geschäftsbereich FUSO hat im Berichtsjahr mit 178.900 Einheiten zum Absatz des Geschäftssegments Lkw beigetragen. Im Vorjahr war der Geschäftsbereich aufgrund der Erstkonsolidierung nur mit dem Absatz von acht Monaten bzw. 118.100 Fahrzeugen enthalten (vgl. S. 80 ff.).

Das Geschäftsfeld **Financial Services** hat sich im Jahr 2005 in allen Regionen sehr positiv entwickelt. Das Vertragsvolumen stieg um 15% auf 117,7 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Anstieg 3%. Zum Ende des Jahres 2005 umfasste das Portfolio weltweit 6,4 Mio. verleaste und finanzierte Fahrzeuge. Als Folge des überproportional hohen Anteils an Sonderfinanzierungsprogrammen im Vorjahr ging das Neugeschäft von 50,9 Mrd. € auf 48,2 Mrd. € zurück (vgl. S. 84 f.).

**Umsatz.** Der Konzernumsatz von DaimlerChrysler stieg im Jahr 2005 um 5% auf 149,8 Mrd. €. Das Geschäftsvolumen der Mercedes Car Group übertraf nach einem schwächeren ersten Halbjahr im Gesamtjahr leicht den Vorjahreswert – ein Ergebnis des Markterfolgs unserer im Jahresverlauf eingeführten neuen Produkte. Der Umsatz der Chrysler Group erhöhte sich aufgrund der höheren Absatzzahlen um 1% auf 50,1 Mrd. €. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge konnte den Umsatz um 17% auf 40,6 Mrd. € steigern. Hierzu hat zum einen die günstigere Absatzentwicklung beigetragen, zum anderen die ganzjährige Konsolidierung des Geschäftsbereichs FUSO, der im vergangenen Jahr nur über einen Zeitraum von acht Monaten im Umsatz des Geschäftsfelds enthalten war. Ohne den Geschäftsbeitrag FUSO wäre ein Anstieg um 13% zu verzeichnen gewesen. Das Geschäftsfeld Financial Services trug mit 15,4 (i. V. 13,9) Mrd. € zum Konzernumsatz bei. Der Umsatz des Geschäftsbeitrags DaimlerChrysler Off-Highway, der im Segment Übrige Aktivitäten berücksichtigt wird, lag mit 2,1 Mrd. € um 18% höher als im Vorjahr.

In der regionalen Betrachtung stieg der Umsatz von DaimlerChrysler in der NAFTA um 6% auf 77,6 Mrd. €; in Westeuropa lag er mit 47,3 Mrd. € (-3%) leicht unter dem Vorjahreswert. In den übrigen Märkten konnten wir das Geschäftsvolumen um 24% auf 24,8 Mrd. € steigern.

Umsatz	2005	2004	05/04
Werte in Millionen €			
			Veränd. in %
DaimlerChrysler-Konzern	149.776	142.059	+5
Mercedes Car Group	50.015	49.630	+1
Chrysler Group	50.118	49.498	+1
Nutzfahrzeuge	40.634	34.764	+17
Financial Services	15.439	13.939	+11
Übrige Aktivitäten	2.396	2.200	+9

# Ertragslage

## Gewinn- und Verlustrechnung

Der **Konzernumsatz** von DaimlerChrysler stieg im Jahr 2005 um 5% von 142,1 Mrd. € auf 149,8 Mrd. €.

Die **Umsatzkosten** lagen im Jahr 2005 mit 122,9 Mrd. € um 7% über dem Vorjahreswert von 114,6 Mrd. €. Der Anstieg der Umsatzkosten folgte größtenteils der Entwicklung des Umsatzes. Zusätzlich verminderte sich das Bruttoergebnis vom Umsatz gegenüber dem Vorjahr von 19,4% auf 17,9%. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart (0,8 Mrd. €) sowie mit den Personalanpassungsmaßnahmen bei der Mercedes Car Group (0,5 Mrd. €) entstanden.

Die **Vertriebskosten** stiegen um 5% auf 12,0 (i. V. 11,4) Mrd. €. Im Anstieg spiegelt sich überwiegend die ganzjährige Konsolidierung der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) im Jahr 2005 wider, während MFTBC im Vorjahr nur mit acht Monaten einbezogen wurde. Ferner trugen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart (0,1 Mrd. €) und dem Personalanpassungsprogramm bei der Mercedes Car Group (0,1 Mrd. €) zum Anstieg bei. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen belief sich in beiden Jahren auf 8%.

Die **Verwaltungskosten** beliefen sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 6,1 (i. V. 6,0) Mrd. €. Konsolidierungskreiseffekte (im Wesentlichen MFTBC) sowie Kosten für gestiegene Rechtsberatungs- und andere Beratungsleistungen führten zu diesem Anstieg. Der Anteil der Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen verbesserte sich leicht auf 4,1 (i. V. 4,2)%.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen um 0,3 Mrd. € auf 0,9 (i. V. 0,6) Mrd. €. Der Anstieg ergab sich überwiegend aufgrund von Belastungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart (0,2 Mrd. €).

Die **Forschungs- und Entwicklungskosten** betragen im abgelaufenen Jahr 5,6 Mrd. €, verglichen mit 5,7 Mrd. € im Vorjahr. Der Anteil der Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen lag im Jahr 2005 bei 3,8 (i. V. 4,0)%.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** stiegen im Jahr 2005 auf 1,0 (i. V. 0,9) Mrd. €. Durch den Verkauf eines Testgeländes der Chrysler Group (Arizona Proving Ground) ergab sich im Berichtsjahr ein Ertrag von 0,2 Mrd. €. Im Vorjahr resultierte aus dem mit Bombardier geschlossenen Vergleich zur Beilegung der Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Veräußerung der DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz) ein Ertrag von 0,1 Mrd. €.

Das **Finanzergebnis** belief sich im Jahr 2005 auf 0,2 (i. V. -1,1) Mrd. €. Die deutliche Verbesserung resultierte vor allem aus dem um 1,5 Mrd. € gestiegenen Beteiligungsergebnis.

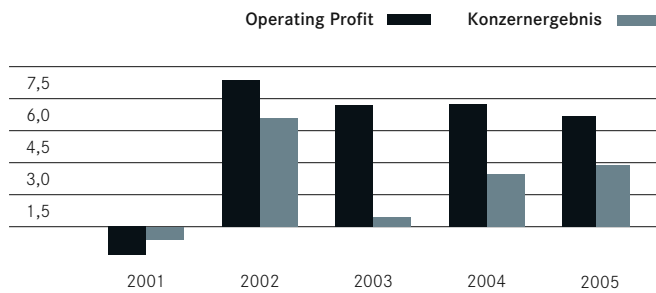
Im Beteiligungsergebnis des Berichtsjahres ist ein Ertrag aus der Veräußerung der Anteile an der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) in Höhe von 0,7 Mrd. € enthalten. Darüber hinaus wirkten sich die deutlich verbesserten Ergebnisbeiträge von Toll Collect und EADS positiv auf das Beteiligungsergebnis aus, während das Vorjahresergebnis durch die Beteiligung an MMC noch mit insgesamt -0,6 Mrd. € stark belastet war. Aus der Veräußerung des 10,5%-Anteils an der Hyundai Motor Company (HMC) resultierte im Vorjahr ein Ertrag in Höhe von 0,3 Mrd. €.

Die Verschlechterung des Zinsergebnisses um 0,3 Mrd. € auf -0,6 Mrd. € war überwiegend auf die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten zurückzuführen, die nicht in ein Hedge-Accounting einbezogen werden können.

Das Übrige Finanzergebnis lag bei -0,1 (i. V. -0,2) Mrd. €. Im Jahr 2005 ergaben sich Belastungen im Zusammenhang mit der Bewertung von derivativen Sicherungsgeschäften, denen gestiegene Erträge aus Wertpapierverkäufen gegenüberstanden. Darüber hinaus war das Übrige Finanzergebnis des Vorjahres insbesondere durch Abschreibungen auf Darlehensforderungen gegenüber debis AirFinance negativ beeinflusst.

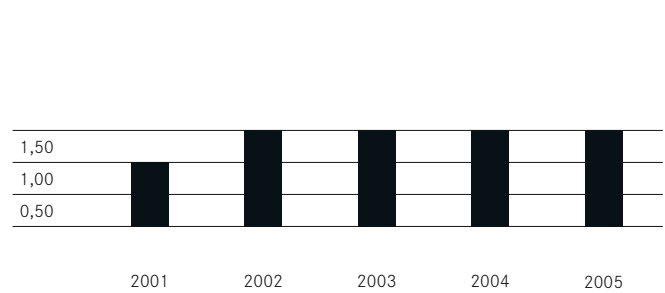
## Ergebnisentwicklung

(in Milliarden €)



## Dividende je Aktie

(in €)



Im Jahr 2005 betrug der Aufwand für **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** 0,5 (i. V. 1,2) Mrd. €. Bezogen auf das Ergebnis vor Ertragsteuern in Höhe von 3,4 (i. V. 3,5) Mrd. € ergibt sich somit eine Steuerquote von 14,9% gegenüber 33,3% im Vorjahr. Größtenteils steuerfreie Ergebnisbeiträge der at-equity bilanzierten Beteiligung an EADS sowie steuerfreie Erträge im Zusammenhang mit den Netto-Pensionsaufwendungen und den Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen wirkten sich in beiden Jahren reduzierend auf die Steuerquote aus.

Die im Jahr 2005 relativ geringe Steuerquote spiegelt die Zusammensetzung des Vorsteuerergebnisses wider, das teilweise steuerfreie Erträge im Zusammenhang mit den Ausgleichsleistungen für MFTBC, der Veräußerung der Anteile an MMC sowie weiteren Wertpapierverkäufen beinhaltet. Gegenläufig wirkten hauptsächlich Steueraufwendungen, die aufgrund der Ausschüttung von bislang thesaurierten Gewinnen bei nicht-US-amerikanischen Gesellschaften an die Muttergesellschaft in den USA entstanden sind.

Im Jahr 2004 reduzierte im Wesentlichen der steuerfreie Ertrag aus der Veräußerung des 10,5%-Anteils an der HMC zusätzlich die Steuerquote. Gegenläufige Effekte entstanden im Jahr 2004 hauptsächlich aus den steuerlich nicht ansetzbaren Verlusten im Zusammenhang mit den Beteiligungen an MMC und debis AirFinance.

Zusätzliche Informationen zu den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag können der Anmerkung 9 im Konzernanhang entnommen werden.

DaimlerChrysler schloss das Geschäftsjahr 2005 mit einem **Konzern-Jahresüberschuss** von 2,8 Mrd. € gegenüber 2,5 Mrd. € im Vorjahr ab. Auf Basis des ausgewiesenen Jahresüberschusses ergab sich ein Gewinn je Aktie von 2,80 € verglichen mit 2,43 € im Vorjahr.

Im Vergleich zum Operating Profit, der insbesondere aufgrund erheblicher Aufwendungen aus der Neuausrichtung bei smart und aus Personalanpassungsmaßnahmen bei Mercedes-Benz Pkw rückläufig war, steigt der Konzern-Jahresüberschuss um 15%. Dieser Anstieg ist unter anderem auf den Ergebniseinfluss unserer früheren Beteiligung an MMC zurückzuführen. Im Jahr 2005 konnte ein Gewinn aus der Veräußerung von MMC in Höhe von 0,5 Mrd. € nach Steuern realisiert werden, wohingegen das Jahr 2004 noch mit nicht operativen Aufwendungen in Höhe von 0,6 Mrd. € belastet war.

## Dividende

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der am 12. April 2006 stattfindenden Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der DaimlerChrysler AG von 1.527 Mio. € bzw. 1,50 € je Aktie an die Aktionäre auszuschütten. Die vorgeschlagene Dividende berücksichtigt sowohl die Entwicklungen von operativem Ergebnis und Cash Flow im abgelaufenen Jahr als auch die Perspektiven für die folgenden Geschäftsjahre.

Im Vorjahr sind 1.519 Mio. € bzw. 1,50 € je Aktie ausgeschüttet worden.

## Operating Profit

Operating Profit (Loss) nach Segmenten	2005	2004	05/04
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes Car Group	(505)	1.666	.
Chrysler Group	1.534	1.427	+7
Nutzfahrzeuge	2.093	1.332	+57
Financial Services	1.468	1.250	+17
Übrige Aktivitäten	591	456	+30
Eliminierungen	4	(377)	.
<b>DaimlerChrysler-Konzern</b>	<b>5.185</b>	<b>5.754</b>	<b>-10</b>

DaimlerChrysler erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Operating Profit von 5.185 Mio. €, im Vergleich zu 5.754 Mio. € im Vorjahr. Ohne die Belastungen aus der Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart (1.111 Mio. €) konnte der Operating Profit gegenüber dem Jahr 2004 gesteigert werden.

Höhere Material- und Rohölpreise beeinträchtigten die operativen Ergebnisse in allen Automobilgeschäftsfeldern. Darüber hinaus führten im Vergleich zum Vorjahr weniger günstige Euro/US-Dollar-Sicherungsrelationen in den Geschäftsfeldern Mercedes Car Group und Nutzfahrzeuge zu Ergebnisbelastungen.

Bei der Mercedes Car Group wirkten sich die eingeleiteten Effizienzsteigerungsmaßnahmen im Rahmen des Programms CORE im Jahresverlauf positiv auf die Entwicklung des operativen Ergebnisses aus; dennoch war das Ergebnis im Berichtsjahr negativ. Der Ergebnismrückgang war überwiegend auf die Aufwendungen für die Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart sowie auf die Belastungen im Zusammenhang mit den Personalanpassungsmaßnahmen bei der Mercedes Car Group zurückzuführen. In einem schwierigen Marktumfeld konnte die Chrysler Group ihren Absatz steigern und einen Operating Profit über dem Niveau des Vorjahres erzielen. Auch das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge hat sich im Jahr 2005 positiv entwickelt.

Der Operating Profit stieg insbesondere infolge der weiterhin sehr positiven Absatzentwicklung in allen Geschäftsbereichen. Financial Services konnte vor allem aufgrund deutlich verringerter Belastungen aus Toll Collect das Ergebnis steigern. Auch die Übrigen Aktivitäten erzielten einen Operating Profit über Vorjahresniveau.

Die **Mercedes Car Group** weist für das abgelaufene Geschäftsjahr einen Operating Loss von 505 Mio. € gegenüber einem Operating Profit von 1.666 Mio. € im Vorjahr aus. Ergebnisbelastungen in Höhe von 1.111 Mio. € ergaben sich im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart. Hier entstanden Aufwendungen insbesondere für Ausgleichszahlungen an Händler und Lieferanten, aus Wertberichtigungen von Produktionsanlagen, für Risikovorsorgen aufgrund vertraglicher Verpflichtungen sowie aus der Bewertung von Fahrzeugbeständen. Darüber hinaus waren im Zusammenhang mit dem Personalanpassungsprogramm bei Mercedes-Benz Pkw Aufwendungen in Höhe von 570 Mio. € zu berücksichtigen. Diese betrafen sowohl freiwillige Ausscheidensvereinbarungen als auch Regelungen zur Frühpensionierung, die bis zum Jahresende von rund 5.000 Mitarbeitern in Anspruch genommen wurden. Die Fortführung der Maßnahmen im Rahmen der Qualitätsoffensive hat das Ergebnis negativ beeinflusst.

Weitere Belastungen im operativen Geschäft resultierten aus im Vergleich zum Vorjahr weniger günstigen Währungssicherungskursen insbesondere beim US-Dollar, aus einem ungünstigeren Modell-Mix sowie aus gestiegenen Rohstoffpreisen. Der Modell-Mix war vor allem durch den im Herbst erfolgten Modellwechsel bei der S-Klasse und ein Mengenwachstum in den renditeschwächeren Segmenten der A- und B-Klasse beeinflusst. Positive Ergebniseffekte ergaben sich durch den um 2% gestiegenen Absatz der Marke Mercedes-Benz; insgesamt lag der Absatz des Geschäftsfelds trotz eines geringeren Absatzes bei smart in der Größenordnung des Vorjahres.

Die mit dem Programm CORE eingeleiteten Effizienzsteigerungsmaßnahmen führten im Jahresverlauf zu einer stetigen Verbesserung des operativen Ergebnisses. Aufgrund des positiven Urteils des Europäischen Gerichtshofs im Verfahren um die Verletzung der EU-Wettbewerbsregeln konnte eine hierfür gebildete Rückstellung in Höhe von 60 Mio. € ergebniswirksam aufgelöst werden.

Die **Chrysler Group** konnte trotz der anhaltend schwierigen Marktbedingungen in den USA einen Operating Profit von 1.534 Mio. € erwirtschaften, verglichen mit 1.427 Mio. € im Vorjahr.

In der Ergebnisverbesserung spiegeln sich weltweit höhere Fahrzeugauslieferungen, ein Ertrag von 240 Mio. € aus dem Verkauf des Testgeländes »Arizona Proving Ground« sowie der Wegfall der Aufwendungen für den Turnaround-Plan und für sonstige Restrukturierungsmaßnahmen wider. Daneben wirkte sich ein niedrigerer Abschreibungsaufwand für Produktionsmittel (105 Mio. €) ergebniserhöhend aus. Diesen positiven Effekten standen teilweise eine negative Nettopreisentwicklung, eine ungünstigere Absatzstruktur sowie die finanzielle Unterstützung in Höhe von 99 Mio. € für unseren Lieferanten Collins & Aikman gegenüber. Des Weiteren resultierten aus der Entscheidung, das vertraglich vereinbarte Einkaufsvolumen für den Chrysler Crossfire zu reduzieren, Aufwendungen für Vertragsstrafen sowie außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen von zusammen 107 Mio. €.

Der Operating Profit des Vorjahres war durch Restrukturierungsaufwendungen von insgesamt 283 Mio. € belastet, die zum einen durch im Turnaround-Plan beschlossene Maßnahmen und zum anderen durch weitere Personalabbaumaßnahmen bedingt waren. Im Jahr 2005 resultierte in diesem Zusammenhang aus Anpassungen der ursprünglich getroffenen Annahmen ein Ertrag von 36 Mio. €. Zudem war das Vorjahresergebnis durch eine Korrektur der Rückstellungsermittlung für Werbemaßnahmen in Höhe von 95 Mio. € positiv beeinflusst.

Das Geschäftsfeld **Nutzfahrzeuge** konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr an die positive Entwicklung des Vorjahres anknüpfen und den Operating Profit von 1.332 Mio. € auf 2.093 Mio. € steigern.

Ausschlaggebend für den Ergebnisanstieg waren die positive Absatzentwicklung in allen Geschäftsbereichen, insbesondere der internationale Markterfolg der Produkte des Geschäftssegments Lkw, sowie die im Rahmen der Implementierung des »Global Excellence«-Programms erzielte Effizienzverbesserung. Insgesamt erhöhte sich der Absatz im Geschäftsjahr 2005 um 16% auf 824.900 Lkw, Transporter und Busse. Der Operating Profit des Jahres 2005 enthält einen Sonderertrag von 276 Mio. € aus der Einigung mit MMC im Zusammenhang mit Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei MFTBC. Ferner wurden infolge des Verkaufs aller wesentlichen Bestandteile unserer amerikanischen Tochtergesellschaft American LaFrance Wertberichtigungen von 87 Mio. € notwendig.

Erhebliche Belastungen durch Preiserhöhungen bei Rohstoffen, insbesondere durch anhaltend hohe Stahlpreise sowie negative Währungseffekte konnten mehr als ausgeglichen werden.

Das Vorjahresergebnis war im Zusammenhang mit den Aufwendungen bei MFTBC mit 475 Mio. € belastet. Positiv wirkte ein Ertrag von 60 Mio. € aus der Rückabwicklung des Motoren-Joint-Ventures mit HMC.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr verbesserte sich der Operating Profit des Geschäftsfelds **Financial Services** um 17% auf 1.468 Mio. €.

Zu dieser Ergebnisentwicklung trugen im Jahr 2005 ein gestiegenes Geschäftsvolumen als Folge attraktiver Finanzdienstleistungsprodukte, die positive Entwicklung der Risikokosten sowie Effizienzsteigerungen bei. Belastend wirkte sich das gestiegene Zinsniveau, vor allem in den USA, aus.

Im Ergebnisanstieg haben sich geringere Belastungen aus dem Engagement bei Toll Collect (-54 Mio. €; i. V. -472 Mio. €) niedergeschlagen. Dieser Rückgang steht im Zusammenhang mit Anlaufverlusten im Jahr 2004 und dem erfolgreichen Systemstart zum 1. Januar 2005.

Das Vorjahresergebnis war zudem durch die Wertberichtigung des Engagements bei debis AirFinance negativ beeinflusst (-102 Mio. €). Diese Beteiligung haben wir im Rahmen der strategischen Ausrichtung auf die automobilbezogenen Finanzdienstleistungen im Berichtsjahr verkauft.

Der Operating Profit der **Übrigen Aktivitäten** stieg im Jahr 2005 um 135 Mio. € auf 591 Mio. €.

Ursächlich für den Ergebniszuwachs war der deutlich gestiegene Ergebnisbeitrag von EADS, der vor allem auf höhere Airbus-Auslieferungen und ein verbessertes Ergebnis des Bereichs Raumfahrt zurückzuführen ist. Zusätzlich leistete der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway einen höheren Beitrag zum Operating Profit der Übrigen Aktivitäten.

Das Vorjahresergebnis war durch eine Reihe von Sonderfaktoren beeinflusst. Aus dem mit Bombardier geschlossenen Vergleich zur Beilegung aller Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Veräußerung der DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz) resultierte ein Ertrag von 120 Mio. €. Ferner ergaben sich Aufwendungen von 70 Mio. € durch Wertberichtigungen der Investments der DASA AG bei debis AirFinance. Darüber hinaus belastete MMC den Operating Profit des Vorjahres mit insgesamt 27 Mio. €.

Die erfolgswirksamen **Eliminierungen** resultierten im Wesentlichen aus dem Leasing-Geschäft in Deutschland sowie durch die Zunahme der Bestandsfinanzierung europäischer Händler. Die hierbei entstandenen Ergebnisse aus Fahrzeuglieferungen zwischen den Geschäftsfeldern sind aus Konzernsicht nicht realisiert und wurden eliminiert.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	2005	2004	05/04
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Umsatzerlöse	149.776	142.059	+5
Umsatzkosten	(122.894)	(114.567)	-7
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>26.882</b>	27.492	-2
Vertriebs-, allgem. Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(18.984)	(17.972)	-6
Forschungs- und Entwicklungskosten	(5.649)	(5.658)	0
Sonstige betriebliche Erträge	966	895	+8
Abschreibungen auf Geschäftswerte	(30)	-	.
Turnaround-Plan Chrysler Group	36	(145)	.
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	<b>3.221</b>	4.612	-30
Finanzergebnis	217	(1.077)	.
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>3.438</b>	3.535	-3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(513)	(1.177)	+56
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust	(74)	108	.
<b>Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten</b>	<b>2.851</b>	2.466	+16
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 47	(5)	-	.
<b>Konzernergebnis</b>	<b>2.846</b>	2.466	+15

Überleitung vom Operating Profit des Konzerns zum Ergebnis vor Finanzergebnis	2005	2004	05/04
Werte in Millionen €			Veränd. in %
<b>Operating Profit</b>	<b>5.185</b>	5.754	-10
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen <sup>1</sup>	(1.175)	(845)	-39
Operatives Beteiligungsergebnis	(640)	87	.
Übriges nicht operatives Ergebnis	(149)	(384)	+61
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	<b>3.221</b>	4.612	-30

<sup>1</sup> Darin enthalten sind auch die Aufwendungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen

Der »Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen« ergibt sich in Summe aus den Aufwendungen für die Aufzinsung der Pensions- und der Zuschussverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen, den erwarteten Erträgen der ausgegliederten Fondsvermögen und den Aufwendungen für die Tilgung versicherungsmathematischer Gewinne bzw. Verluste. Im Operating Profit werden diese Bestandteile des Altersversorgungsaufwands nicht berücksichtigt, da diese nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind, sondern aus finanzwirtschaftlichen Sachverhalten resultieren.

Der Überleitungsposten »Operatives Beteiligungsergebnis« beinhaltet die operativen Ergebnisbeiträge der Beteiligungen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis zuweisen sind. Diese werden dem Operating Profit des jeweiligen Geschäftsfelds zugeordnet. Im Jahr 2005 ergab sich hieraus ein insgesamt positiver Beitrag zum Operating Profit von 640 (i. V. negativer Beitrag von 87) Mio. €. Der Anstieg war im Wesentlichen auf verbesserte anteilige Ergebnisse von Toll Collect und EADS zurückzuführen. Zusätzlich waren im Vorjahresergebnis Wertberichtigungen im Zusammenhang mit der Beteiligung an debis AirFinance enthalten.

Überleitung vom Operating Profit der Geschäftsfelder zum Ergebnis vor Finanzergebnis	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutzfahrzeuge	Financial Services	Übrige Aktivitäten	Summen der Geschäftsfelder	Eliminierungen	Daimler-Chrysler-Konzern
Werte in Millionen €								
<b>2005</b>								
<b>Operating Profit (Loss)</b>	(505)	1.534	2.093	1.468	591	5.181	4	5.185
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(33)	(1.030)	(55)	(6)	(51)	(1.175)	-	(1.175)
Operatives Beteiligungsergebnis	(14)	(1)	(47)	38	(706)	(730)	90	(640)
Übriges nicht operatives Ergebnis	-	-	(42)	(5)	(102)	(149)	-	(149)
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	(552)	503	1.949	1.495	(268)	3.127	94	3.221
<b>2004</b>								
<b>Operating Profit (Loss)</b>	1.666	1.427	1.332	1.250	456	6.131	(377)	5.754
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(34)	(697)	(55)	(5)	(54)	(845)	-	(845)
Operatives Beteiligungsergebnis	2	9	(9)	549	(539)	12	75	87
Übriges nicht operatives Ergebnis	-	(5)	(364)	(4)	(11)	(384)	-	(384)
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	1.634	734	904	1.790	(148)	4.914	(302)	4.612

Der Überleitungsposten »Übriges nicht operatives Ergebnis« enthielt im Vorjahr fast ausschließlich die Anteile fremder Gesellschafter an den Aufwendungen für die Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei MFTBC. Diese auf Minderheiten entfallenden Aufwendungen wurden nicht dem Operating Profit zugeordnet, da diese durch Qualitätsprobleme bei MFTBC verursacht waren, die vor den Anteilserwerben von DaimlerChrysler entstanden waren.



## Steuerungsgrößen

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

**Value Added.** Zu Steuerungszwecken unterscheidet DaimlerChrysler zwischen der Konzern- und der Geschäftsfeld- bzw. Geschäftsbereichsebene. Der Value Added 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 anfallenden Kapitalkosten.

$$\text{Value Added} = \text{Ergebnisgröße} - \underbrace{\text{Gebundenes Kapital} \times \text{Kapitalkostensatz}}_{\text{Kapitalkosten}}$$

Alternativ kann der Value Added über den Return on Net Assets (RONA) bestimmt werden, indem die Differenz zwischen RONA und Kapitalkostensatz mit dem durchschnittlich gebundenen Kapital multipliziert wird.

$$\text{Value Added} = \left( \text{Return on Net Assets (RONA)} - \text{Kapitalkostensatz} \right) \times \text{Gebundenes Kapital}$$

Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern und seine Geschäftsfelder/-bereiche insgesamt den Verzinsungsanspruch der Kapitalgeber erwirtschaften bzw. übertreffen konnten und damit Wert geschaffen haben. Der Value Added wird auf Basis der externen Rechnungslegung nach US-GAAP ermittelt. Damit wird die Transparenz innerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns sowie gegenüber den Kapitalgebern sichergestellt.

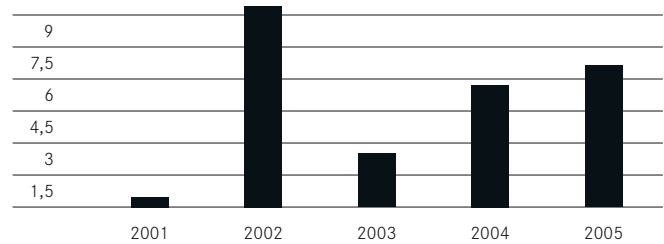
**Ergebnisgröße.** Als operative Ergebnisgröße wird auf Konzernebene das Net Operating Income herangezogen, das sich aus dem Konzernergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung ableiten lässt. Auf Ebene der Geschäftsfelder/-bereiche wird der Operating Profit verwendet. Dieser kann aus dem Ergebnis vor Finanzergebnis abgeleitet werden und reflektiert die spezielle Ergebnisverantwortung der Geschäftsfelder/-bereiche.

**Gebundenes Kapital.** Das gebundene Kapital (Net Assets) wird auf Konzernebene passivisch aus den bilanziellen Komponenten Konzerneigenkapital (inklusive der Minderheitenanteile) sowie den Finanzverbindlichkeiten und Pensionsrückstellungen des Industriebereichs bestimmt. Auf der Ebene der industriellen Geschäftsfelder/-bereiche wird eine aktivische Ermittlung der Net Assets auf Basis der zurechenbaren, operativen Bestandteile des Vermögens und der Verbindlichkeiten vorgenommen. Für das Finanzdienstleistungsgeschäft erfolgt entsprechend der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft eine Steuerung auf Basis des Eigenkapitals (Equity). Das durchschnittlich gebundene Kapital bestimmt sich als Durchschnitt des gebundenen Kapitals zu Beginn und zum Ende des Geschäftsjahres.

**Kapitalkostensatz.** Der Verzinsungsanspruch des eingesetzten Kapitals und damit der Kapitalkostensatz werden aus den Mindestdrenditen abgeleitet, die Anleger für ihr investiertes Kapital erwarten. Aufgrund ihres langfristigen Finanzierungscharakters werden zusätzlich zum Eigen- und Fremdkapital auch die ungedeckten Pensionsverpflichtungen in die Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns mit einbezogen. Dabei wird der Eigenkapitalkostensatz entsprechend dem Capital-Asset-Pricing-Modell (CAPM) durch den Zinssatz für langfristige, risikofreie Wertpapiere (z. B. Staatsanleihen, festverzinsliche Rentenscheine) zuzüglich einer Risikoprämie für das spezifische Risiko der Anlage in DaimlerChrysler-Aktien bestimmt. Der Fremdkapitalkostensatz wird aus dem Verzinsungsanspruch für eingegangene Verpflichtungen des Unternehmens gegenüber den Fremdkapitalgebern abgeleitet. Der Kapitalkostensatz für die ungedeckten Pensionsverpflichtungen wird auf Basis der nach

**Kapitalrendite (RONA) DaimlerChrysler-Konzern (nach Steuern)**

(in %)



US-GAAP verwendeten Diskontierungssätze bestimmt. Der Kapitalkostensatz des Konzerns ergibt sich dann als gewichteter Mittelwert der einzelnen Verzinsungsansprüche; im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz bei 7% nach Steuern. Auf Ebene der industriellen Geschäftsbereiche belief sich der Kapitalkostensatz vor Steuern auf 11%, für das Finanzdienstleistungsgeschäft wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von 14% verwendet.

Kapitalkostensatz in Prozent	2005	2004
Konzern, nach Steuern	7	8
Industrielle Geschäftsfelder, vor Steuern	11	13
Financial Services, vor Steuern	14	14

**Return on Net Assets.** Als elementarer Baustein des Value Added hat die Renditekennziffer Return on Net Assets (RONA) eine besondere Bedeutung im Steuerungssystem von DaimlerChrysler. Als Quotient aus operativer Ergebnisgröße und durchschnittlich gebundenem Kapital ermöglicht der RONA eine Aussage über die Kapitalverzinsung des Konzerns bzw. der industriellen Geschäftsfelder/-bereiche. Zur Beurteilung der Rentabilität des Finanzdienstleistungsgeschäfts wird der Return on Equity (ROE) verwendet.

**Kapitalrenditen (RONA) und Value Added**

Das Net Operating Income belief sich im Jahr 2005 auf 3,6 Mrd. € gegenüber 3,2 Mrd. € im Vorjahr. In Verbindung mit nahezu unveränderten durchschnittlichen Net Assets in Höhe von 55,3 Mrd. € führte dies zu einem Return on Net Assets für den Konzern von 6,6 (i. V. 5,7)%. Der Value Added ist damit um 1,1 Mrd. € auf -0,2 Mrd. € gestiegen.

Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group hat im Jahr 2005 mit einem RONA von -3,8% den Mindestverzinsungsanspruch nicht erreicht. Der erhebliche Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus Ergebnisbelastungen infolge der Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart sowie durch Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Personalanpassungsprogramm der Mercedes Car Group. Darüber hinaus führten weniger günstige Währungssicherungskurse, ein ungünstigerer Modell-Mix und gestiegene Rohstoffpreise zu weiteren Belastungen. Die leicht rückläufigen Net Assets konnten die Ergebnisveränderung nicht kompensieren. Die Entwicklung der Net Assets war neben Verbindlichkeiten für Personalmaßnahmen und höheren Garantierückstellungen unter anderem auf außerplanmäßige Abschreibungen zurückzuführen, welche im Rahmen der Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart vorgenommen wurden.

Das Geschäftsfeld Chrysler Group konnte mit einem Return on Net Assets von 18,2 (i. V. 16,4)% den Mindestverzinsungsanspruch deutlich übertreffen. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultierte neben geringeren Net Assets insbesondere aus der operativen Ergebnisverbesserung infolge des höheren Fahrzeugabsatzes. Darüber hinaus wirkten Erträge aus dem Verkauf von Vermögensgegenständen und geringere Aufwendungen aus dem Turnaround-Plan.

Mit einem Return on Net Assets von 19,0% konnte auch das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge trotz gestiegener Net Assets den Mindestverzinsungsanspruch erheblich übertreffen. Zusätzlich zu Effizienzverbesserungen führten insbesondere die Markterfolge der Produkte des Geschäftssegments Trucks zu dieser positiven Entwicklung.

Bei den Übrigen Aktivitäten stieg der RONA ergebnisbedingt von 13,4% auf 18,8%.

Das Geschäftsfeld Financial Services verzeichnete mit 16,2% einen Anstieg des Return on Equity (i. V. 14,8%). Zusätzlich zu gesunkenen Risikokosten und einem gestiegenen Geschäftsvolumen im Leasing- und Absatzfinanzierungs-Geschäft wirkten im Ergebnisanstieg insbesondere geringere Belastungen aus dem Engagement bei Toll Collect. Gegenläufig bestanden Belastungen aus dem gestiegenen Zinsniveau. Der Mindestverzinsungsanspruch wurde wie im Vorjahr übertroffen.

**Value Added** 2005 2004 05/04  
Werte in Millionen € Veränd. in %

DaimlerChrysler-Konzern	(236)	(1.306)	+82
-------------------------	-------	---------	-----

**Entwicklung der Kapitalrenditen** 2005 2004 2005 2004  
(Jahresdurchschnitt in Mrd. €) Net Assets Return on Net Assets %

DaimlerChrysler-Konzern, nach Steuern	55,3	55,9	6,6	5,7
---------------------------------------	------	------	-----	-----

Industrielle Geschäftsfelder, vor Zinsen und Steuern

Mercedes Car Group	13,2	13,5	(3,8)	12,3
Chrysler Group	8,4	8,7	18,2	16,4
Nutzfahrzeuge	11,0	9,7	19,0	13,8
Übrige Aktivitäten <sup>1</sup>	4,8	4,7	18,8	13,4

	Eigenkapital		Return on Equity <sup>2</sup>	
Financial Services	9,1	8,4	16,2	14,8

<sup>1</sup> Die Übrigen Aktivitäten beinhalten den Geschäftsbereich Off-Highway sowie die Beteiligung an EADS.  
<sup>2</sup> Vor Steuern.

**Überleitung zum Net Operating Income** 2005 2004 05/04  
Werte in Millionen € Veränd. in %

Konzernergebnis	2.846	2.466	+15
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	74	(108)	.
Zinsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	192	295	-35
Zinsanteil am Altersversorgungs-aufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	523	512	+2
<b>Net Operating Income</b>	<b>3.635</b>	<b>3.165</b>	<b>+15</b>

Die Net Assets werden – wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt – aus der Konzernbilanz abgeleitet.

**Net Assets <sup>1</sup> (Nettovermögen) des DaimlerChrysler-Konzerns** 2005 2004 05/04  
Werte in Millionen € Veränd. in %

Eigenkapital <sup>2</sup>	35.824	31.460	+14
Anteile in Fremdbesitz	653	909	-28
Finanzverbindlichkeiten des industriellen Bereichs	4.146	8.330	-50
Pensionsrückstellungen des industriellen Bereichs	15.413	13.867	+11
<b>Net Assets (Nettovermögen)</b>	<b>56.036</b>	<b>54.566</b>	<b>+3</b>

<sup>1</sup> Jahresendwerte; Jahresdurchschnitt: 55,3 (i.V. 55,9) Mrd. €

<sup>2</sup> Bereinigt um die Auswirkungen aus der Anwendung von SFAS 133.

# Finanzlage

## Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

Das Finanzmanagement wird weltweit von der Treasury-Organisation für alle Konzerngesellschaften einheitlich durchgeführt. Grundsätzlich operiert das Finanzmanagement in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien, Limits und Benchmarks. Organisatorisch ist das Finanzmanagement getrennt von den Funktionen Finanzcontrolling, Berichterstattung, Abwicklung sowie Rechnungslegung. Diese Funktionen werden für alle Finanzaktivitäten nicht in der Treasury, sondern in den Controlling- und Bilanzierungsbereichen der Konzerngesellschaften wahrgenommen.

Das **Kapitalstrukturmanagement** gestaltet die Kapitalstruktur für den Konzern und umfasst damit auch alle Tochtergesellschaften. Die Kapitalausstattung von Financial-Services-Gesellschaften, Produktions-, Vertriebs-, Finanzierungs- oder Regionalholding-Gesellschaften wird jeweils nach konzerneinheitlichen Grundsätzen gestaltet. Die Eigenkapitalausstattung von Konzerngesellschaften ist dabei auch abhängig von den Refinanzierungsbedingungen im lokalen Bankenmarkt. Zudem sind die Einhaltung gesetzlicher Regelungen wie beispielsweise so genannter Thin Capitalization Rules (Dauerschuldregelungen) in der Steuergesetzgebung einzelner Länder genauso zu berücksichtigen wie die vielfältigen Kapitalverkehrsbeschränkungen und sonstigen Kapital- und Devisentransferbeschränkungen der verschiedenen Länder.

Im **Cash-Management** werden weltweit alle Zahlungsmittelbedarfe und -überschüsse zentral ermittelt. Durch das konzerninterne Saldieren (Netting) der Zahlungsmittelbedarfe und -überschüsse wird die Anzahl externer Bankgeschäfte auf ein Mindestmaß reduziert. Netting erfolgt durch Cash Concentration oder Cash-Pooling-Verfahren. DaimlerChrysler 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 von DaimlerChrysler sicher. Hierzu werden in der Liquiditätsplanung die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft sowie aus Finanzgeschäften für einen rollierenden Zeitraum von zwölf Monaten erfasst. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung gedeckt. Liquiditätsüberschüsse werden renditeoptimal im Geldmarkt angelegt. Neben der operativen Liquidität unterhält DaimlerChrysler auch Liquiditätsreserven, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser Liquiditätsreserven sind neben der vorgehaltenen Liquidität ein Volumen an jederzeit am Kapitalmarkt verbriefbaren Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft sowie zugesagte syndizierte Kreditlinien unterschiedlicher Fristigkeit.

Das **Management von Marktpreisrisiken** hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinssätzen und 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, Zinsen und Commodities bzw. für das Asset-Liability-Management.

Das **Management von Pensionsfonds** umfasst die unter Risiko-/ Rendite-Gesichtspunkten optimale Anlage des zur Deckung von Pensionsverpflichtungen vorgehaltenen Vermögens. Das Vermögen ist zum großen Teil in Pensionsfonds ausgelagert und steht damit für allgemeine Unternehmenszwecke nicht zur Verfügung. Das Fondsvermögen wird auf Basis eines Optimierungsprozesses, ausgehend vom erwarteten Wachstum der Pensionsverbindlichkeiten, auf verschiedene Anlageklassen wie beispielsweise Aktien und festverzinsliche Wertpapiere aufgeteilt. Zur Erfolgsmessung der Vermögensanlage werden festgelegte Benchmarkindizes herangezogen. Entscheidungen über ordentliche und außerordentliche Mittelzuführungen zu den Pensionsfonds werden weltweit zentral im neu geschaffenen »Global Pension Committee« getroffen. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsverpflichtungen enthält die Anmerkung 25a des Konzernanhangs.

Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit alle Gläubigerpositionen von DaimlerChrysler gegenüber Finanzinstituten, Emittenten von Wertpapieren und Endkunden. Das Kreditrisiko gegenüber Finanzinstituten und Emittenten von Wertpapieren entsteht vor allem durch den Handel mit derivativen Finanzinstrumenten sowie durch Geldanlagen liquider Mittel im Rahmen des Liquiditätsmanagements. 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 Endkunden aus dem Liefer- und Leistungsgeschäft entsteht durch die Einräumung von Zahlungszielen an unsere Kunden. Grundlage für die Bewertung dieser Risiken bilden ebenfalls interne Bonitätsbewertungen der Kunden. Zur Absicherung dieser Risiken werden häufig Bankbürgschaften (Avale) eingefordert, bevor eine Lieferung erfolgt.

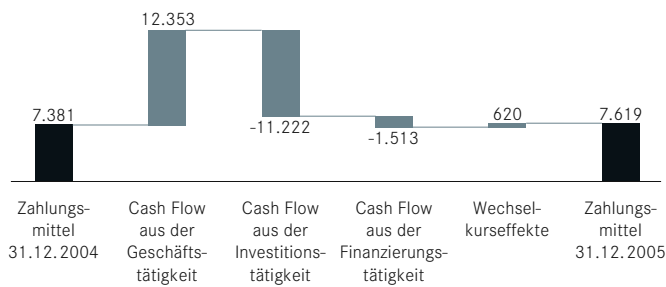
Das **Management von Länderfinanzrisiken** beinhaltet mehrere Risikoaspekte: das Risiko aus Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften und Joint Ventures, das Risiko aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften in Risikoländern sowie das Risiko aus dem direkten Verkauf an Endkunden in diesen Ländern. DaimlerChrysler hat ein internes Limitsystem entwickelt, das alle Länder, in denen DaimlerChrysler operativ tätig ist, in Risikoklassen einteilt und basierend darauf entweder das Kreditvolumen je nach Einstufung begrenzt oder entsprechend höhere Sicherheiten berücksichtigt. Hierbei werden häufig am Markt verfügbare Instrumente zur Absicherung des Länderrisikos, wie etwa Hermes-Versicherungen, eingesetzt. Ferner wird im Rahmen eines Komitees die Höhe von Hartwährungskrediten an Financial-Services-Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

## Cash Flow

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** in Höhe von 12,4 Mrd. € hat sich gegenüber dem Vorjahr (11,1 Mrd. €) erhöht. Der Anstieg stand insbesondere im Zusammenhang mit den vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die im Jahr 2004 aufgrund der gestiegenen Fahrzeugbestände bei Händlern deutlich zugenommen hatten und zu einem Rückgang des Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit führten. Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit des Jahres 2005 war hingegen in deutlich geringerem Umfang durch die Veränderung dieser Forderungen belastet. Weiterhin erhöhte sich der Cash Flow der Geschäftstätigkeit infolge der insgesamt geringeren Mittelabflüsse für Steuerzahlungen, die insbesondere auf das rückläufige steuerliche Ergebnis im Inland zurückzuführen waren. Höhere Steuerzahlungen waren hingegen in Nordamerika aufgrund des Verbrauchs von Verlustvorträgen zu verzeichnen. Darüber hinaus führte im Finanzdienstleistungsgeschäft die Verschiebung von Absatzfinanzierungsverträgen hin zu Operating-Lease-Verträgen zu einem Anstieg des Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit. Dies ist darauf zurückzuführen, dass bei Finanzierungs-Leasing-Verträgen lediglich der Zinsanteil der Leasingrate im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit abgebildet wird, während der Tilgungsanteil innerhalb der Investitionstätigkeit Berücksichtigung findet.

**Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)**

(in Millionen €)



Bei Operating-Lease-Verträgen wird hingegen die gesamte Leasingrate im Cash Flow der Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Gegenläufige, den Cash Flow der Geschäftstätigkeit belastende Effekte resultierten aus der höheren Mittelbindung bei den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie dem Anstieg der Vorräte. Die Zuwendungen an die Pensionsfonds waren mit 1,7 Mrd. € ebenfalls leicht über dem Niveau des Vorjahrs (1,6 Mrd. €).

Der Rückgang des **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** um 5,5 Mrd. € auf 11,2 Mrd. € war im Wesentlichen auf die Entwicklung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden zurückzuführen. Zusätzlich zu geringeren neu abgeschlossenen Finanzierungen wirkten auch gestiegene Zahlungseingänge auf bestehende Forderungen. Die Erlöse aus dem Verkauf dieser Forderungen waren hingegen rückläufig. Weiterhin resultierte aus dem Kauf und Verkauf von Wertpapieren ein Rückgang des Cash Flow aus der Investitionstätigkeit, der insbesondere auf den hier ausgewiesenen Verkauf der Restanteile an MMC zurückzuführen war. Gegenläufig stieg der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit infolge des Anstiegs der Vermieteten Gegenstände und höherer Zahlungen für den Erwerb von Beteiligungen, im Wesentlichen durch den Erwerb der ausstehenden Anteile an MTU Friedrichshafen und Kapitalzuführungen bei Joint Ventures. Darüber hinaus verminderten sich die Erlöse aus dem Verkauf von Beteiligungen, die im Vorjahr durch den Verkauf der Anteile an HMC geprägt waren. Die Investitionen in Sachanlagen wiesen einen leichten Anstieg auf.

Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 1,5 Mrd. €. Dieser resultierte vor allem aus der Dividendenzahlung der DaimlerChrysler AG für das Geschäftsjahr 2004 (1,5 Mrd. €). Die Aufnahme und Tilgung von Finanzverbindlichkeiten war bei einer leichten Verschiebung hin zu kurzfristiger Refinanzierung nahezu ausgeglichen. Im Vorjahreszeitraum wirkte die Aufnahme (netto) von Finanzverbindlichkeiten gegenläufig zur Auszahlung der Dividende. Infolge der Ausübung von Stock Options war im Jahr 2005 ein Mittelzufluss aus der Ausgabe von Aktien in Höhe von 0,2 Mrd. € zu verzeichnen.

Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2004 wechsellkursbedingt um 0,2 Mrd. €. Die gesamte Liquidität, zu der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, erhöhte sich von 11,7 Mrd. € auf 12,6 Mrd. €.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** als die von DaimlerChrysler verwendete Maßgröße für die Finanzkraft verbesserte sich um 0,3 auf 2,1 Mrd. €.

Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2005	2004	05/04 Veränderung
Werte in Milliarden €			
Cash Flow Geschäftstätigkeit	6,2	3,8	2,4
Cash Flow Investitionstätigkeit	(4,8)	(2,9)	(1,9)
Veränderung Zahlungsmittel (> 3 Monate) und Wertpapiere des Umlaufvermögens	0,7	0,9	(0,2)
<b>Free Cash Flow des Industriegeschäfts</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>	<b>0,3</b>

Der Anstieg war vor allem auf geringere Mittelabflüsse für Steuerzahlungen zurückzuführen, deren Ursache das rückläufige steuerliche Ergebnis im Inland war. Weiterhin wirkten höhere Zahlungseingänge, die das Industriegeschäft im Rahmen steuerlicher Organschaften von Gesellschaften des Finanzdienstleistungsgeschäfts erhielt. Darüber hinaus erhöhte der Verkauf der Restanteile an MMC und der Beteiligung an debis AirFinance im Berichtsjahr den Free Cash Flow. Im Vorjahr stand diesen Zahlungseingängen ein in der Höhe geringerer Erlös aus dem Verkauf der Anteile an HMC gegenüber. Negative Effekte resultierten aus dem stärkeren Anstieg des Working Capitals sowie der Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart. Zusätzlich minderte im Jahr 2005 die höhere Inanspruchnahme von Rückstellungen, auch im Zusammenhang mit Qualitätsmaßnahmen, den Free Cash Flow. Unter Berücksichtigung der von Financial Services an das Industriegeschäft abgeführten Dividenden übersteigt der Free Cash Flow des Industriegeschäfts die von DaimlerChrysler geplante Dividende an seine Aktionäre für das Geschäftsjahr 2005 deutlich.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts**, die der Nominalverschuldung den Bestand an liquiden Mitteln zum Bilanzstichtag gegenüberstellt, ist um 5,1 Mrd. auf 7,3 Mrd. € gestiegen.

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts	2005	2004	05/04
Werte in Milliarden €			Veränderung
Zahlungsmittel (< 3 Monate)	6,8	6,4	0,4
Zahlungsmittel (> 3 Monate)	0,1	0,4	(0,3)
Wertpapiere des Umlaufvermögens	4,5	3,5	1,0
<b>Liquidität</b>	<b>11,4</b>	<b>10,3</b>	<b>1,1</b>
Nominalverschuldung <sup>1</sup>	(4,1)	(8,1)	4,0
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>7,3</b>	<b>2,2</b>	<b>5,1</b>

<sup>1</sup> Buchwert der Finanzverbindlichkeiten bereinigt um Marktbewertung.

Dies ist neben dem positiven Free Cash Flow insbesondere auf Wechselkurseffekte zurückzuführen. Darüber hinaus wirkten Dividendenzahlungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts an das Industriegeschäft. Gegenläufige Effekte resultierten vor allem aus der Dividendenzahlung der DaimlerChrysler AG für das Geschäftsjahr 2004.

## Refinanzierung

Die **Refinanzierungsmaßnahmen** von DaimlerChrysler werden maßgeblich durch die Finanzdienstleistungsaktivitäten des Konzerns bestimmt. Zur Deckung des im Vergleich zum Vorjahr relativ geringen zusätzlichen Finanzmittelbedarfs und zur Refinanzierung fällig gewordener Mittel nutzte DaimlerChrysler erneut das breite Spektrum von Refinanzierungsinstrumenten. Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze für das Jahr 2005 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Durchschnitts- zinssätze 2005	Buchwerte 31. Dez. 2005	Buchwerte 31. Dez. 2004
	in %	Werte in Millionen €	
Anleihen	5,70	47.432	44.679
Schuldverschreibungen	4,08	9.104	6.824
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4,54	17.472	17.664

Die in obiger Tabelle dargestellten Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2005 entfallen überwiegend auf die folgenden Währungen: 57% in US-Dollar, 21% in Euro, 8% in kanadischen Dollar, 3% in britischen Pfund und 3% in japanischen Yen.

Die in der Konzernbilanz ausgewiesenen **Finanzverbindlichkeiten**, die zusätzlich insbesondere noch Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien und Capital-Lease-Transaktionen beinhalten, betragen zum 31. Dezember 2005 80.932 (i. V. 76.270) Mio. €. Von den Finanzverbindlichkeiten entfielen 76.786 Mio. € bzw. 95% (i. V. 67.940 Mio. € bzw. 89%) auf das Financial-Services-Geschäft. Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der Finanzverbindlichkeiten enthält Anmerkung 26 des Konzernanhangs.

Im Jahr 2005 hat DaimlerChrysler erfolgreich Benchmark-Anleihen in US-Dollar und Euro im Kapitalmarkt begeben. Ferner wurden im Rahmen der Medium-Term-Note-Programme kleinere Volumina in Form von Privatplatzierungen emittiert. Auch die Verbriefung von Forderungen, überwiegend die des Finanzdienstleistungsbereichs, wurde insbesondere in den USA genutzt. Darüber hinaus wurden Forderungsverbriefungen in Kanada und Deutschland durchgeführt. Im Berichtsjahr veräußerte DaimlerChrysler Forderungen gegen Endkunden von insgesamt 11.575 (i. V. 10.294) Mio. €. Im Rahmen einer revolvingierenden Kreditfazilität für die Verbriefung von Händlerforderungen hat DaimlerChrysler zudem Händlerforderungen in Höhe von 33.922 (i. V. 35.414) Mio. € an Trusts veräußert, denen Einzahlungen von 33.892 (i. V. 35.393) Mio. € gegenüberstanden. Insgesamt erzielte der Konzern aus diesen Transaktionen Erträge von 182 Mio. € im Jahr 2005 und 250 Mio. € im Vorjahr. Für weitere Informationen zu Forderungsverkäufen verweisen wir auf die Ausführungen in der Anmerkung 34 des Konzernanhangs.

Zum Jahresende 2005 bestanden für DaimlerChrysler kurz- und langfristige **Kreditlinien** von insgesamt 35,4 Mrd. €, von denen 17,9 Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. Diese Kreditlinien beinhalten eine 18-Mrd.-US-Dollar-syndizierte globale Kreditfazilität mit internationalen Banken, die insgesamt drei Tranchen umfasst: Die erste Tranche betrifft eine Fünf-Jahres-Kreditlinie mit einer Laufzeit bis Mai 2008, die es der DaimlerChrysler AG und verschiedenen Tochterunternehmen erlaubt, insgesamt 7 Mrd. US-Dollar unter dieser Fazilität aufzunehmen. Die DaimlerChrysler North America Holding kann insgesamt 6 Mrd. US-Dollar unter einer 364-Tage-Fazilität aufnehmen, die eine Laufzeit bis Mai 2006 hat. Die ursprünglich siebenjährige Tranche mit einem Volumen von 5 Mrd. US-Dollar und einer Laufzeit bis Juli 2006 wurde im Jahr 2004 vorzeitig in eine neue Fazilität der DaimlerChrysler AG mit gleichem Volumen und einer Laufzeit von fünf Jahren, d.h. bis Dezember 2009, umgewandelt. Im Dezember 2005 haben wir von der

vertraglich möglichen Verlängerungsoption für ein weiteres Jahr Gebrauch gemacht (bis 2010). Im Dezember 2006 besteht erneut die Möglichkeit, diese Laufzeit wiederum um ein Jahr bis Dezember 2011 zu verlängern.

Ein Teil dieser 18-Mrd.-US-Dollar-Kreditfazilität dient als Absicherung für Geldaufnahmen im Rahmen des Commercial-Paper-Programms.

Zur Liquiditätsabsicherung eines Asset-Backed Commercial Paper Programms in Nordamerika besteht eine weitere Kreditfazilität mit einem Konsortium internationaler Banken, die im Jahr 2005 auf ein Volumen von 6,2 (i. V. 5,2) Mrd. US-Dollar erhöht wurde. Diese Liquiditätsabsicherung kann nur von den Trusts in Anspruch genommen werden, an die DaimlerChrysler im Rahmen dieses Programms Forderungen veräußert.

Die vorgehaltene Liquidität, kurz- und langfristige Kreditlinien sowie die Möglichkeit, durch die Verbriefung von Forderungen Mittelzuflüsse zu generieren, geben DaimlerChrysler eine ausreichend finanzielle Flexibilität von über 50 Mrd. €, um jederzeit den Refinanzierungsbedarf des Konzerns zu decken.



## Rating

	2005	2004
<b>Kurzfristiges Credit Rating</b>		
Standard & Poor's	A-2	A-2
Moody's	P-2	P-2
Fitch	F2	F2
Dominion Bond	R-1-	R-1-
<b>Langfristiges Credit Rating</b>		
Standard & Poor's	BBB	BBB
Moody's	A3	A3
Fitch	BBB+	BBB+
Dominion Bond	A-	A-

Die US-amerikanische Rating-Agentur Standard & Poor's Rating Services (S&P) hat im Jahr 2005 das Langfrist-Rating unverändert bei BBB mit stabilem Ausblick und das Kurzfrist-Rating bei A-2 belassen.

Moody's Investors Service (Moody's) hat am 1. August 2005 das A3-Langfrist- und das P-2-Kurzfrist-Rating von DaimlerChrysler bestätigt und den Ausblick von stabil auf negativ geändert. Moody's begründete die Veränderung des Ausblicks mit den Herausforderungen, die Margen insbesondere bei der Mercedes Car Group zu verbessern und den Break Even bei smart zu erreichen. Darüber hinaus verwies Moody's auf die Herausforderung, angesichts steigender Kaufanreize und eines höheren Wettbewerbsdrucks bei der Chrysler Group den positiven Ergebnistrend fortzusetzen. DaimlerChrysler profitiere von der derzeitigen Stärke des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge. Moody's betonte, dass die A3/P-2-Ratings das leistungsstarke Vertriebsnetz und insbesondere auch die weltweite Marktposition von Mercedes-Benz als Premium-Hersteller berücksichtigen. In den Ratings spiegelt sich aus Sicht von Moody's auch die sehr gute weltweite Präsenz von DaimlerChrysler wider.

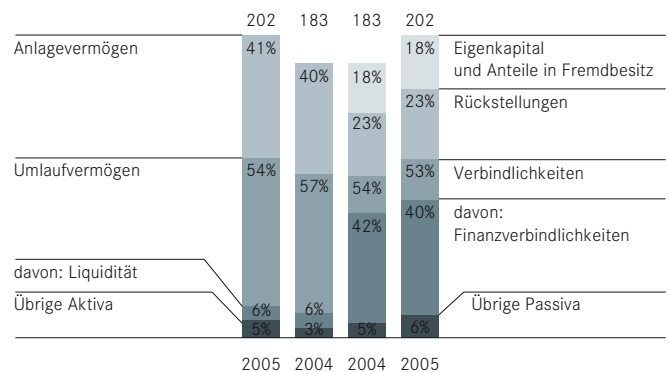
Fitch Ratings (Fitch) veränderte am 19. Juli 2005 den Ausblick des BBB+ Ratings von DaimlerChrysler von positiv auf stabil. Das Kurzfrist-Rating wurde mit der Einstufung F2 bestätigt. Die Änderung des Ausblicks begründete Fitch damit, dass angesichts der Ergebnisentwicklung bei der Mercedes Car Group und des Wettbewerbsdrucks bei der Chrysler Group eine Anhebung des Ratings in naher Zukunft unwahrscheinlich erscheine. Fitch betonte, dass die Finanzsituation von DaimlerChrysler unverändert gut eingeschätzt wird.

Am 2. August 2005 veränderte die kanadische Rating-Agentur Dominion Bond Rating Service (Dominion) den Ausblick des Langfrist-Ratings von stabil auf negativ. Dominion begründete die Veränderung mit der Profitabilität von DaimlerChrysler, die zwar als akzeptabel, aber für die Rating-Einstufung als nicht ausreichend angesehen wird. Zudem seien die Geschäftsaussichten für die wichtigsten Bereiche uneinheitlich. Aus Sicht von Dominion stellt die Diversifizierung den wichtigsten Stabilisierungsfaktor für das Rating von DaimlerChrysler dar.

## Vermögenslage

### Bilanzstruktur

(in Milliarden €)



Die **Bilanzsumme des Konzerns** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 10% auf 201,6 Mrd. €. Ausschlaggebend für den Anstieg war insbesondere die im Vergleich zum Vorjahr höhere Bewertung des US-Dollars. So waren die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten unserer US-amerikanischen Konzerngesellschaften zum 31. Dezember 2005 mit einem Wechselkurs von 1 € = US-\$ 1,1797 (i.V. 1 € = US-\$ 1,3621) umzurechnen. Dies führte zu entsprechend höheren Bilanzständen in Euro. Vom Anstieg der Konzernbilanzsumme waren insgesamt 15,2 Mrd. € auf Wechselkurseffekte zurückzuführen. Wechselkursbereinigt erhöhte sich die Konzernbilanzsumme um 3,6 Mrd. €.

Von der Bilanzsumme entfallen 99,6 (i.V. 88,0) Mrd. € auf das Finanzdienstleistungsgeschäft. Dies entsprach 49 (i.V. 48)% aller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten im DaimlerChrysler-Konzern.

Auf der **Aktivseite** der Konzernbilanz nahmen die Sachanlagen um 8% auf 36,7 Mrd. € zu. Der Anstieg war im Wesentlichen auf Wechselkurseffekte zurückzuführen, gegenläufig wirkten außerplanmäßige Abschreibungen auf Anlagen in Höhe von 0,5 Mrd. € im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart.

Die Finanzanlagen verminderten sich um 10% auf 6,4 Mrd. €. Dabei reduzierte insbesondere der Verkauf der verbliebenen Anteile an MMC den Bilanzstand. Der geringere Buchwert der at-equity einbezogenen Beteiligung an EADS war hauptsächlich auf die ergebnisneutrale Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten zurückzuführen. Das positive anteilige Equity-Ergebnis der EADS konnte diesen Effekt nur teilweise kompensieren.

Der Anstieg der Vermieteten Gegenstände um 7,5 Mrd. € auf 34,2 Mrd. € war neben geänderten Wechselkursparitäten durch eine Ausweitung des Operate-Lease-Geschäfts begründet. Dabei wirkte auch ein Rückgang des Anteils von Absatzfinanzierungsverträgen, die unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen werden, zugunsten von vermehrt abgeschlossenen Operate-Lease-Verträgen.

Die Vorräte – abzüglich der erhaltenen Anzahlungen – erhöhten sich auf 19,1 (i.V. 16,8) Mrd. €. Zusätzlich zu Wechselkurseffekten trugen auch die Einführung neuer Fahrzeugmodelle sowie die wettbewerbsintensive Lage am Absatzmarkt zum Anstieg bei.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen betragen zum 31. Dezember 2005 61,1 (i.V. 56,8) Mrd. €. Bereinigt um Effekte aus der Währungsumrechnung hätte sich ein Rückgang um 1,5 Mrd. € ergeben. Der Bestand an verkauften und verbrieften Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die außerbilanziell berücksichtigt werden, hat sich unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten erhöht. (vgl. auch Anmerkung 34 des Konzernanhangs).

Die Verminderung der Sonstigen Vermögenswerte auf 8,7 (i.V. 12,9) Mrd. € war überwiegend auf die Bewertung und Einlösung von Derivaten zurückzuführen.

Der Bestand an liquiden Mitteln erhöhte sich planmäßig um 8% auf 12,6 Mrd. € und entfiel mit 7,7 Mrd. € auf Zahlungsmittel und mit 4,9 Mrd. € auf Wertpapiere.

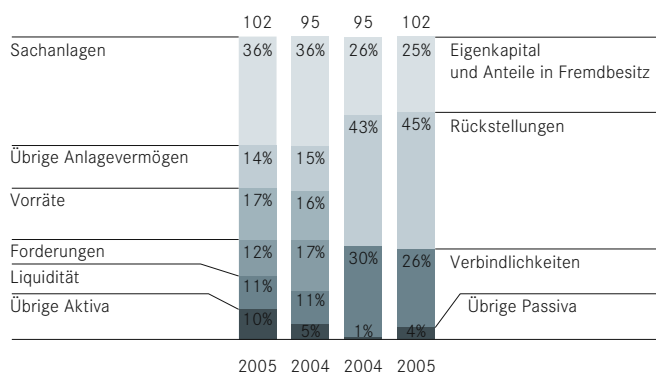
Die zum 31. Dezember 2005 ausgewiesenen, zur Veräußerung bestimmten Vermögensgegenstände und Schulden sind dem Geschäftsbereich Off-Highway zuzuordnen, dessen Verkauf voraussichtlich im ersten Quartal 2006 abgeschlossen wird.

Zum Bilanzstichtag hatten 37% der Vermögensgegenstände eine Laufzeit von weniger als einem Jahr (i.V. 38%).

Auf der **Passivseite** betrug das Konzerneigenkapital 36,4 (i.V. 33,5) Mrd. €. Ausschlaggebend für den Anstieg waren insbesondere das positive Konzernergebnis und Effekte aus der Währungsumrechnung. Gegenläufig reduzierten die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2004 sowie die ergebnisneutrale Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten das Eigenkapital. Die Eigenkapitalquote, bereinigt um die vorgeschlagene Dividendenzahlung für das Jahr 2005 (1,5 Mrd. €), war nahezu unverändert und betrug 17,3 (i.V. 17,5)%. Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 24,8 (i.V. 25,2)%.

## Bilanzstruktur Industriegeschäft

(in Milliarden €)



Der Rückgang der Anteile in Fremdbesitz resultierte hauptsächlich aus der Veränderung der Anteilsquote an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC). Zum 31. Dezember 2005 betrug der Konzernanteil an MFTBC 85 (i. V. 65)%.

Der Ansatz der Rückstellungen betrug 46,7 (i. V. 41,9) Mrd. €. Dabei erhöhten insbesondere Effekte aus der Währungsumrechnung den Bilanzwert. Bei den übrigen Rückstellungen war der Anstieg durch die veränderte Marktbewertung von Derivaten aufgrund des gegenüber dem Euro stärkeren US-Dollar sowie durch höhere Garantierückstellungen begründet. Die gestiegenen Garantierückstellungen standen auch im Zusammenhang mit der Qualitätsoffensive bei der Mercedes Car Group.

Die Finanzverbindlichkeiten beliefen sich zum Bilanzstichtag auf 80,9 (i. V. 76,3) Mrd. €. Bereinigt um Effekte aus der Währungsumrechnung sank der Bilanzwert um 0,5 Mrd. €. Die im Konzernabschluss ausgewiesenen Finanzverbindlichkeiten dienen primär der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts.

Die Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen resultierte insbesondere aus Wechselkurseffekten. Der Bilanzausweis betrug 14,6 (i. V. 12,9) Mrd. €.

Die passive Rechnungsabgrenzung stieg auf 8,3 (i. V. 6,3) Mrd. €. Zusätzlich zu den Effekten aus der Währungsumrechnung wirkten insbesondere höhere Mietvorauszahlungen aufgrund des gestiegenen Operate-Lease-Portfolios sowie höhere Fahrzeugverkäufe mit Restwertgarantien.

Zum Bilanzstichtag wiesen 43% der Passiva eine Laufzeit von weniger als einem Jahr auf (i. V. 42%).

Der **Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen** veränderte sich im Jahr 2005 von -6,6 Mrd. € auf -7,2 Mrd. €. Am Bilanzstichtag betragen die Pensionsverpflichtungen des Konzerns 41,5 Mrd. € gegenüber 34,4 Mrd. € im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Wechselkursbedingten Anstieg von 3,4 Mrd. € sowie aus der Absenkung des Diskontierungssatzes bei den inländischen Pensionsplänen um 0,8%-Punkte auf 4,0% und bei den ausländischen Pensionsplänen um 0,4%-Punkte auf 5,4%. Die Fondsvermögen zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen stiegen Wechselkursbedingt um 3,0 Mrd. € sowie infolge der guten Performance der Aktienmärkte von 27,8 Mrd. € auf 34,3 Mrd. €. Die erzielten Renditen der inländischen Fondsvermögen lagen im Jahr 2005 bei 16,9%; die ausländischen Fondsvermögen wiesen eine Rendite von 12,1% auf. Weiterhin haben sich die Zuwendungen an die Fondsvermögen in Höhe von 1,7 (i. V. 1,6) Mrd. € erhöhend ausgewirkt.

Der **Finanzierungsstatus der Zuschussverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen** veränderte sich im Jahr 2005 von -12,8 Mrd. € auf -15,8 Mrd. €. Die Verpflichtungen beliefen sich am Bilanzstichtag auf 17,7 (i. V. 14,4) Mrd. €. Der Anstieg war mit 2,3 Mrd. € auf Wechselkurseffekte und auf die Erhöhung der Verpflichtungen infolge der Absenkung des Diskontierungssatzes um 0,3%-Punkte auf 5,7% zurückzuführen. Die übrigen Veränderungen resultierten aus der normalen jährlichen Erhöhung abzüglich der Zahlungen an Begünstigte. Die Verpflichtungen waren durch Fondsvermögen von 1,9 (i. V. 1,5) Mrd. € gedeckt.

Weitere Informationen zu den Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen enthält Anmerkung 25a des Konzernanhangs.

## Investitionen

DaimlerChrysler hat im Berichtsjahr konzernweit 6,6 (i. V. 6,4) Mrd. € in Sachanlagen investiert. Schwerpunkt im Geschäftsfeld Mercedes Car Group waren die Produktionsvorbereitungen für die neue M- und R-Klasse im Werk Tuscaloosa/USA, die neuen V6- und V8-Motoren sowie die Nachfolgemodelle für die C-Klasse und den smart fortwo. Bei der Chrysler Group standen die Vorbereitungen für die Produktion neuer Modelle sowie die weitere Verbesserung der Effizienz und Flexibilität der Werke im Vordergrund. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge war das Investitionsvolumen deutlich höher als im Vorjahr. Maßgeblich hierfür waren vor allem Vorbereitungen für den Serienanlauf des neuen Sprinter, Investitionen im Zusammenhang mit neuen Lkw-Generationen und neuen abgasarmen Motoren, welche die weltweit unterschiedlichen Abgasgesetzgebungen erfüllen.

Sachinvestitionen	2005	2004	05/04
Werte in Millionen €			Veränd. in %
DaimlerChrysler-Konzern	6.580	6.386	+3
Mercedes Car Group	1.629	2.343	-30
Chrysler Group	3.083	2.647	+16
Nutzfahrzeuge	1.743	1.184	+47
Financial Services	45	91	-51
Übrige Aktivitäten	109	134	-19

## Forschung und Entwicklung

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung erreichten im Berichtsjahr 5,6 (i. V. 5,7) Mrd. €. Bei der Mercedes Car Group waren die Nachfolgemodelle für die C-Klasse und den smart fortwo die wichtigsten Projekte. Bei der Chrysler Group standen die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten nach wie vor im Zeichen der Produktoffensive. Ein Schwerpunkt war die Erneuerung und Erweiterung des Modellangebots der Marken Jeep® und Dodge. Zu den wichtigsten Projekten im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge zählten die neue Lkw-Modellgeneration für Europa, USA und Japan sowie verschiedene neue abgasarme Motoren. Weitere Schwerpunkte der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten waren neue Antriebstechnologien, insbesondere Hybrid-Antriebe und die Brennstoffzelle, sowie elektronische Systeme zur Steigerung der Verkehrssicherheit.

Weltweit arbeiteten bei DaimlerChrysler zum Jahresende 2005 mehr als 28.200 Personen in Forschungs- und Entwicklungsbereichen, davon 2.600 in der zentralen Konzernforschung und 25.600 in den Geschäftsfeldern (vgl. S. 94).

# Einkauf

Für den Umweltschutz haben wir im Jahre 2005 insgesamt 1,5 Mrd. € aufgewendet. Den weitaus größten Teil hiervon setzen wir ein, um den Verbrauch und die Emissionen unserer Fahrzeuge zu verringern. So haben wir in Deutschland den Flottenverbrauch unserer Fahrzeuge in den Jahren 1990 bis 2005 um 30% verringert. Damit hat DaimlerChrysler überdurchschnittlich zur Erreichung der vom Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) erklärten Selbstverpflichtung in Höhe von 25% beigetragen. Zur weiteren Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erschließen wir auch die Möglichkeiten der Biokraftstoffe: Hierzu schaffen wir bei unseren Fahrzeugen die technischen Voraussetzungen, um den Beimischungsanteil von Biokraftstoffen zu konventionellen Kraftstoffen von bisher 5% auf 10% verdoppeln zu können.

Forschungs- und Entwicklungsaufwand	2005	2004	05/04
Werte in Millionen €			Veränd. in %
DaimlerChrysler-Konzern	5.649	5.658	-0
Mercedes Car Group	2.418	2.634	-8
Chrysler Group	1.710	1.570	+9
Nutzfahrzeuge	1.281	1.226	+4
Übrige Aktivitäten	240	228	+5

Ziel unserer Einkaufsorganisation ist es, weltweit das effektivste Beschaffungsnetzwerk aufzubauen und damit zur Steigerung des Unternehmenswertes beizutragen. Im Jahr 2005 haben wir weitere Synergiepotenziale identifiziert und realisiert. Um die Effizienz und Effektivität unserer Arbeit kontinuierlich zu verbessern, haben wir drei strategische Aufgabenfelder definiert: die Realisierung von globalen Skaleneffekten, ein effizientes Management unserer weltweiten Zulieferbasis sowie weltweit einheitliche IT-Strukturen und Prozesse.

Indem wir unsere Einkäufe weltweit bündeln, erreichen wir größtmögliche Volumina und daraus resultierende Preisvorteile. Dazu haben wir das Material Strategy and Innovation Council (MSIC) gegründet, das die weltweiten Aktivitäten unserer Automobilgeschäftsfelder in den Bereichen Entwicklung, Beschaffung, Kostenanalyse sowie Forschung und Technologie koordiniert. So wurden mit Hilfe des MSIC bereits zahlreiche Möglichkeiten für Kosteneinsparungen und Innovationen identifiziert.

Die steigenden Rohstoffpreise und die wachsende Gefahr von Insolvenzen in der Zulieferindustrie waren für unsere Arbeit im Berichtsjahr von besonderer Bedeutung. Damit wir den Einfluss steigender Rohstoffpreise auf unsere Materialkosten schon frühzeitig begrenzen können, beobachten wir die Rohstoffpreise im Markt. Zusätzlich arbeiten wir mit unseren Zulieferern daran, die Produkte und Prozesse kontinuierlich zu verbessern, um dauerhafte Preisvorteile zu realisieren. Sofern dies erforderlich ist, vereinbaren wir auch langfristige Verträge, die uns eine Belieferung garantieren und die Auswirkungen künftiger Preissteigerungen begrenzen. Dies erhöht zugleich die Planungssicherheit für unsere Zulieferer.

Ein modernes Risikomanagementsystem erlaubt es uns, die finanzielle Leistungsfähigkeit unserer Lieferanten zu erfassen und zu analysieren. Das gibt uns die Möglichkeit, rechtzeitig auf finanzielle Schwierigkeiten bei Zulieferern zu reagieren und damit finanzielle Risiken für DaimlerChrysler sowie Beeinträchtigungen der Produktion auf ein Minimum zu beschränken (vgl. S. 98).

## Beschäftigung

### Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

DaimlerChrysler-Konzern 382.724

Mercedes Car Group 104.345

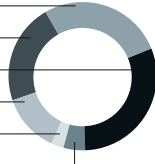
Chrysler Group 83.130

Nutzfahrzeuge 117.183

Vertrieb Fahrzeuge 48.773

Financial Services 11.129

Übrige Aktivitäten 18.164



**Beschäftigungssituation.** Zum 31. Dezember 2005 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 382.724 (i. V. 384.723) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon waren 182.060 (i. V. 185.154) in Deutschland und 97.480 (i. V. 98.119) in den USA tätig. Die Zahl der Auszubildenden belief sich auf 9.880 (i. V. 10.047). Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der Beschäftigten vor allem im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge (+ 2%), wo wir aufgrund der hohen Lkw-Nachfrage insbesondere in den Geschäftsbereichen Lkw Europa/Lateinamerika und Lkw NAFTA neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt haben. Bei der Mercedes Car Group (-1%), der Chrysler Group (-1%) und Financial Services (-1%) lag die Zahl der Beschäftigten jeweils leicht unter den Vorjahreswerten (vgl. S. 92).

**Personalanpassung bei der Mercedes Car Group.** Ende September 2005 hat der Vorstand für die Mercedes Car Group ein Maßnahmenpaket verabschiedet, das den Abbau von 8.500 Stellen an den deutschen Standorten vorsieht. Die Personalanpassungen sollen durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen im Verlauf von zwölf Monaten erreicht werden. Sie tragen dazu bei, die Produktivität der Mercedes Car Group zu steigern und auf diese Weise die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Standorte zu sichern. An der Vereinbarung »Zukunftssicherung 2012« aus dem Jahr 2004, die bei Personalanpassungsbedarf in einem ersten Schritt Freiwilligkeit vorsieht, hält DaimlerChrysler fest. Bis zum Jahresende 2005 haben rund 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Mercedes Car Group Verträge über ihr Ausscheiden aus dem Unternehmen unterzeichnet bzw. sind bereits ausgeschieden (vgl. S. 74 und 92).

## Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2005

**Neues Führungsmodell für DaimlerChrysler.** Am 24. Januar 2006 hat DaimlerChrysler ein neues Führungsmodell vorgestellt, mit dem die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns verbessert und weiteres profitables Wachstum ermöglicht werden soll.

Vertiefende Informationen hierzu finden Sie auf Seite 31 dieses Geschäftsberichts.

**Weitere Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2005.** Nach Ablauf des Jahres 2005 sind keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für DaimlerChrysler von wesentlicher Bedeutung sind und zu einer veränderten Beurteilung des Unternehmens führen könnten. Der Geschäftsverlauf in den ersten beiden Monaten des Jahres 2006 bestätigt die im Kapitel »Ausblick« getroffenen Aussagen.

# Risikobericht

## Risikomanagementsystem

Die Geschäftsfelder und -bereiche von DaimlerChrysler sind im Rahmen ihrer globalen Aktivitäten und aufgrund der fortschreitenden Intensivierung des Wettbewerbs einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. 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 eingebettet. Es ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in allen relevanten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen und zielt auf die systematische Identifikation, Beurteilung, Kontrolle und Dokumentation von Risiken ab. Dabei werden, unter Berücksichtigung definierter Risikokategorien, Risiken vom Management der Geschäftsfelder und -bereiche, 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 den Operating Profit. Die Kommunikation und Berichterstattung über relevante Risiken wird durch vom Management festgelegte Wertgrenzen gesteuert. Aufgabe der Verantwortlichen ist auch, Maßnahmen zur Risikovermeidung, -reduzierung und -absicherung zu entwickeln und gegebenenfalls zu initiieren. Im Rahmen unterjähriger Controllingprozesse werden die wesentlichen Risiken sowie eingeleitete Gegenmaßnahmen überwacht. Neben der 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 der konzerneinheitlichen Richtlinien, die im Risikomanagementhandbuch definiert sind, und initiiert bei Bedarf entsprechende Maßnahmen. Daneben prüft der Abschlussprüfer das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, Entwicklungen, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können, frühzeitig zu erkennen.

## Volkswirtschaftliche Risiken

Das Jahr 2005 war für die Weltwirtschaft nach dem vorangegangenen dynamischen Jahr 2004 von einer Verlangsamung des Wachstumstempos gekennzeichnet, die alle Regionen umfasste. Obwohl die Rahmenbedingungen relativ ungünstig waren und die Risikopotenziale zugenommen haben, blieb die weltwirtschaftliche Expansion nur leicht unter dem langfristigen Trendwachstum. Belastungsfaktoren stellen insbesondere die weiterhin hohen Rohstoffpreise sowie das rasch wachsende Leistungsbilanzdefizit der USA dar. Das von der Mehrzahl der Analysten und auch von DaimlerChrysler unterstellte stabile Wachstum der Weltwirtschaft im Jahr 2006 hängt maßgeblich davon ab, wie sich diese Faktoren künftig entwickeln. Damit bestehen weiterhin beträchtliche ökonomisch bedingte Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von DaimlerChrysler. Aufgrund der sehr hohen Bedeutung der US-Wirtschaft für die Weltkonjunktur hätte aber auch eine isolierte massive Verlangsamung der gesamtwirtschaftlichen Expansion in den USA entsprechend negative Konsequenzen.

Da die amerikanische Wirtschaft zur Finanzierung des rasch ansteigenden Leistungsbilanzdefizits in zunehmendem Umfang auf den Kapitalzufluss von außen angewiesen ist, hat sich hier inzwischen ein beträchtliches Risikopotenzial aufgebaut. Falls die notwendigen Kapitalzufuhren ausbleiben oder zu gering ausfallen, wird eine Korrektur des außenwirtschaftlichen Defizits unvermeidlich. Dies könnte durch höhere Zinsen und eine drastische Abwertung des US-Dollar und in der Folge zu einem deutlich niedrigeren Wachstum in den USA und damit auch in anderen Regionen führen. Zusätzliche Risiken für eine schwächere Konjunktorentwicklung bestehen in den USA in einem weiteren Anstieg der Kapitalmarktzinsen sowie einer Korrektur der teilweise spekulativ überhitzten Immobilienwerte. Beides würde insbesondere den privaten Konsum erheblich dämpfen.

Die bis zuletzt enttäuschende wirtschaftliche Entwicklung in weiten Teilen der Europäischen Union, insbesondere in Deutschland, birgt aufgrund der Bedeutung als wichtiger Absatzmarkt für DaimlerChrysler ein beträchtliches Risikopotenzial. Vor allem die anhaltende Schwäche der Inlandsnachfrage könnte bei einem Abgleiten in eine Stagnation die Automobilnachfrage erheblich beeinträchtigen. Ähnliches gilt für die japanische Wirtschaft, auch wenn sich hier die Perspektiven eher aufgehellt haben. Eine erneute Abschwächung der japanischen Konjunktur würde nicht nur den Export von Produkten des Konzerns nach Japan, sondern auch die Ergebnisentwicklung unserer Tochtergesellschaft Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation erheblich belasten.

Ein weiteres entscheidendes Risikopotenzial ist in den hohen Rohstoffpreisen, insbesondere für Rohöl, zu sehen. Sollten die Preise anhaltend hoch bleiben oder sogar weiter ansteigen, wäre der angenommene weltwirtschaftliche Ausblick gefährdet. Die Kaufkraft der privaten Haushalte würde sinken, und die Kosten der Unternehmen würden steigen; beides zusammen würde das Wachstum in den ölimportierenden Ländern belasten. Bei einem längerfristigen Anstieg des Ölpreises könnten einige Volkswirtschaften sogar in eine Rezession abgleiten.

Von strategischer Relevanz für den Konzern wäre zudem ein Wachstumseinbruch in China, dem derzeit dynamischsten Zukunftsmarkt der Automobilbranche. Ein solcher Wachstumseinbruch würde angesichts der chinesischen Wirtschaftskraft sowie der stark gestiegenen 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 die Projekte von DaimlerChrysler beeinträchtigen. Besonders relevant könnten ferner mögliche Wirtschaftskrisen in den Schwellenländern sein, in denen der Konzern wichtige Produktionsstätten unterhält. Ein eher begrenztes Risikopotenzial würde sich dagegen aus Krisen in Schwellenländern ergeben, in denen der Konzern ausschließlich über den Vertrieb seiner Produkte aktiv ist.

Risiken für den Marktzugang und die globale Vernetzung von Standorten könnten aus einem Scheitern oder einer signifikanten Verzögerung der multilateralen Handelsliberalisierung entstehen, insbesondere durch eine Schwächung des internationalen Freihandels zugunsten regionaler Handelsblöcke oder erneuter protektionistischer Tendenzen. Gerade die starke Zunahme von bilateralen Freihandelsabkommen außerhalb der EU könnte die Position von DaimlerChrysler in wichtigen ausländischen Märkten beeinträchtigen; dies gilt insbesondere für Südost-Asien, wo Japan zunehmend einen bevorzugten Marktzugang erreicht.

Die Weltwirtschaft könnte schließlich durch eine nachhaltige Belastung der Konsumenten- und Investorenstimmung negativ beeinflusst werden. Auslöser hierfür könnten in geopolitischen und militärischen Instabilitäten, der Sorge um einen möglichen starken Rückgang der Aktienkurse, im Kampf gegen Terrorismus sowie nicht zuletzt auch in der Furcht vor einer Grippe-Pandemie gesehen werden.



## Branchen- und unternehmensspezifische Risiken

Eine schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung, Überkapazitäten in den Automobilmärkten und ein zurückhaltendes Konsumverhalten könnten die Automobilhersteller weiter belasten. Hiervon betroffen wären hauptsächlich die für DaimlerChrysler wichtigen Märkte in Westeuropa sowie der NAFTA-Raum. In den USA, die nach wie vor der wesentliche Antriebsmotor der Weltwirtschaft sind, führte der hohe Wettbewerbsdruck auf dem Automobilmarkt in den vergangenen Jahren zu einer Ausweitung der Finanzierungsangebote und Verkaufsanreize. Eine schwache wirtschaftliche Entwicklung könnte diese absatzunterstützenden Maßnahmen auch künftig in ähnlicher oder sogar gesteigerter Form notwendig machen. Dies würde nicht nur die Erträge des Neufahrzeuggeschäfts belasten, sondern auch zu einem geringeren Preisniveau auf dem Gebrauchtwagenmarkt und damit zu abnehmenden Fahrzeugrestwerten führen. Auch in Westeuropa werden aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs verstärkt absatzfördernde Finanzierungsangebote und Verkaufsanreize eingesetzt. Zur Durchsetzung eines angestrebten Preisniveaus nehmen Faktoren wie Markenimage und Produktqualität sowie zusätzliche technische Merkmale auf der Basis einer innovativen Forschung und Entwicklung eine immer wichtigere Rolle ein.

Angesichts des sich erhöhenden Preisdrucks ist die Realisierung von Effizienzsteigerungen bei gleichzeitiger Einhaltung der hohen DaimlerChrysler-Qualitätsstandards von wesentlicher Bedeutung für die künftige Profitabilität des Konzerns. Dies gilt auch für die erfolgreiche Umsetzung des Programms CORE und die in diesem Zusammenhang eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen zur Optimierung des Geschäftsmodells bei smart. Die Produktqualität hat einen wesentlichen Einfluss auf die Entscheidung des Kunden beim Kauf von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen. Technische Probleme könnten zu weiteren Rückrufaktionen und Reparaturmaßnahmen führen oder sogar Neuentwicklungen notwendig machen, die von den zuständigen Behörden erneut genehmigt werden müssten. Darüber hinaus kann eine sich verschlechternde Produktqualität auch zu höheren Garantie- und Kulanzansprüchen führen.

Rechtliche und politische Rahmenbedingungen haben ebenfalls einen großen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg von DaimlerChrysler. Dabei spielen insbesondere die Emissions- und Verbrauchswertbestimmungen sowie die Entwicklung der Energiepreise eine wichtige Rolle. Der Konzern verfolgt diese Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen bereits im Produktentstehungsprozess zu antizipieren.

Beschaffungsseitigen Risiken begegnet DaimlerChrysler mit einem gezielten Material- und Lieferanten-Risikomanagement. Im Hinblick auf die Entwicklung der internationalen Beschaffungsmärkte sind diesen Maßnahmen jedoch Grenzen gesetzt. Sollte der Preisdruck über einen längeren Zeitraum auf dem derzeit hohen Niveau bleiben oder sogar noch weiter steigen, hätte dies negative Konsequenzen für die Profitabilität des Konzerns. Der steigende Druck auf den Beschaffungs- und Absatzmärkten könnte darüber hinaus ernsthaft die finanzielle Lage und den geschäftlichen Fortbestand von Zulieferern und Händlern gefährden. In zunehmendem Maß werden einzelne oder gemeinschaftliche Stützungsmaßnahmen seitens der Fahrzeughersteller wie DaimlerChrysler notwendig, um deren Produktion und Absatz sicherzustellen. Sollten wichtige Zulieferer aufgrund ihrer finanziellen Lage in Lieferschwierigkeiten geraten, könnte sich dies negativ auf die Produktion und den Absatz von Fahrzeugen und damit auf die Profitabilität von DaimlerChrysler auswirken.

Der Produktions- und Geschäftsprozess könnte 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 Grenzen kommen. Darüber hinaus könnten unsere betrieblichen Abläufe durch Unterbrechungen in den Rechenzentren beeinträchtigt werden. Hierzu wurden Sicherheitsmaßnahmen und Notfallpläne erstellt. Andere IT-Risiken aus dem Netzwerk-, Applikations- und System-Management sowie Outsourcing-/Lieferanten-Management haben zwar eine sehr niedrige Eintrittswahrscheinlichkeit, könnten sich aber im Falle des Risikoeintritts ebenfalls spürbar negativ auf das Ergebnis auswirken.

Das Financial-Services-Geschäft von DaimlerChrysler umfasst im Wesentlichen die Finanzierung und das Leasing von Konzernprodukten, Versicherungen und Dienstleistungen im Bereich des Flottenmanagements. Die internationale Geschäftsausrichtung sowie die Kapitalbeschaffung sind mit Kredit-, Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken verbunden. DaimlerChrysler begegnet diesen Risiken mit entsprechenden Marktanalysen und dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Darüber hinaus hat in den USA die Steuerbehörde (IRS) die steuerliche Behandlung bestimmter Leveraged Lease Transaktionen in Frage gestellt. Dies betrifft mehrere Unternehmen, darunter auch DaimlerChrysler. DaimlerChrysler ist zu diesem Thema mit dem IRS in Diskussion. DaimlerChrysler erachtet den steuerlichen Ausweis für angemessen und in Übereinstimmung mit entsprechenden Steuergesetzen und Vorschriften; eine Änderung der steuerlichen Behandlung könnte den Cash Flow von DaimlerChrysler deutlich belasten.

Aus dem Engagement des DaimlerChrysler-Konzerns beim Aufbau eines Systems zur Erfassung und Erhebung von Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen mit mehr als zwölf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ist der Konzern einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die sich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken könnten. Der Aufbau sowie der Betrieb des elektronischen Mauterhebungssystems erfolgen durch die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH, an der DaimlerChrysler 45% der Anteile hält und die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wird. Neben der Konsortialmitgliedschaft und der 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 abgegeben. Das Mautsystem wurde am 1. Januar 2005 mit geringfügig eingeschränkter Funktionalität in Betrieb genommen. Zum 1. Januar 2006 wurde das Mautsystem mit voller Funktionalität gemäß Betreibervertrag installiert. Risiken können im Wesentlichen aufgrund von Ausfällen bei der zu erhebenden Maut, eventuell erklärter Aufrechnungen der Bundesrepublik Deutschland oder einer Verweigerung der endgültigen Betriebserlaubnis entstehen. Zusätzliche Informationen zum elektronischen Mautsystem sowie zu den damit verbundenen Risiken können den Anmer-

kungen 3 (Wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen), 31 (Rechtliche Verfahren) und 32 (Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen) des Konzernanhangs entnommen werden.

An den Risiken seiner Beteiligungen partizipiert DaimlerChrysler entsprechend der jeweiligen Beteiligungsquote.

## Finanzmarktrisiken

DaimlerChrysler ist Marktrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Commodity-Preis-Risiken. Diese Marktpreisrisiken können einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Der Konzern steuert diese Risiken vorwiegend im Rahmen seiner laufenden Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Zusätzliche Informationen zu Finanzinstrumenten und Derivaten enthält die Anmerkung 33 im Konzernanhang. Volkswirtschaftliche Analysen und Marktinformationen fließen fortlaufend in den Risikomanagementprozess ein.

In Anlehnung an die Empfehlungen der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ) quantifiziert DaimlerChrysler die Risikopositionen aus Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen regelmäßig in Form von Value-at-Risk-Berechnungen. Der Value-at-Risk weist dabei einen möglichen Marktwertverlust aus, der mit einer Wahrscheinlichkeit von 99% innerhalb von fünf Tagen nicht überschritten wird. Methodische Grundlage ist der Varianz-Kovarianz-Ansatz auf Basis des RiskMetrics™-Modells. Die von Risk-Metrics™ bereitgestellten Daten zu Volatilitäten und Korrelationen werden um weitere Marktdaten zu Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen ergänzt. Im Konzern werden derivative Finanzinstrumente nicht zu spekulativen Zwecken eingesetzt.

Die von den Fonds zur Abdeckung der Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen des Konzerns gehaltenen marktwertsensitiven Anlagen, wie zum Beispiel Anlagen in Aktien und festverzins-

lichen Wertpapieren, sind nicht Bestandteil dieser quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensionsfonds von DaimlerChrysler enthält die Anmerkung 25a des Konzernanhangs.

In Übereinstimmung mit den für internationale Banken geltenden Standards zum Risikomanagement betreibt DaimlerChrysler ein von der Treasury unabhängiges Finanzcontrolling.

**Währungsrisiken.** Aus der globalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten von DaimlerChrysler resultieren Lieferungs- und Zahlungsströme in unterschiedlichen Währungen, wobei im Rahmen der Ermittlung des Währungsexposures gegenläufige Zahlungsströme in den einzelnen Währungen gegenübergestellt und aufgerechnet werden. Das Währungsexposure wird anhand fortlaufend überprüfter Devisenkursenerwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermin- und Devisenoptionengeschäften, schrittweise abgesichert. Das bei den ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Euro-Zone gebundene Nettovermögen wird grundsätzlich nicht gegen Wechselkursschwankungen gesichert. In Ausnahmefällen werden jedoch für bestimmte langfristige Investitionen Sicherungen zur Vermeidung des Währungsrisikos vorgenommen. Darüber hinaus sichert DaimlerChrysler das Umrechnungsrisiko aus Wechselkursschwankungen für Umsätze und Ergebnisse von Tochtergesellschaften in Fremdwährung außerhalb des Euro-Raums grundsätzlich nicht ab.

Die nachfolgende Tabelle zeigt als Value-at-Risk-Werte ermittelte mögliche Marktwertschwankungen für die derivativen Währungssicherungskontrakte in den Jahren 2005 und 2004. Die Berechnungen der Jahresdurchschnitte basieren auf den Zahlen zu den Quartalsenden.

Value-at-Risk	31. 12. 2005	Jahresdurchschnitt 2005	31. 12. 2004	Jahresdurchschnitt 2004
Währungssicherungskontrakte <sup>1</sup>	281	253	148	256

<sup>1</sup> Devisentermingeschäfte, Devisenswaps, Währungsoptionen.

Der Value-at-Risk der Währungssicherungskontrakte im Jahresdurchschnitt 2005 ist nahezu unverändert zum Vorjahr. Die Zunahme des Value-at-Risks zum Jahresende 2005 ist vor allem durch einen höheren Bestand an Währungssicherungsgeschäften in US-Dollar bedingt.

Aus Wechselkursschwankungen, insbesondere beim US-Dollar und bei anderen wichtigen Währungen gegenüber dem Euro, ist DaimlerChrysler einem Währungsrisiko bzw. einem daraus resultierenden Transaktionsrisiko ausgesetzt. Von diesem Transaktionsrisiko ist überwiegend das Geschäftsfeld Mercedes Car Group betroffen, da hier ein beträchtlicher Teil der Umsätze in Fremdwährung erzielt wird, während der überwiegende Anteil der Kosten in Euro anfällt. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge ist ebenfalls einem solchen Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes nur in einem geringeren Ausmaß. Bei der Chrysler Group sind die Transaktionsrisiken gering, da der überwiegende Teil der Umsätze und Kosten in US-Dollar generiert wird.

**Zinsänderungsrisiken.** DaimlerChrysler benutzt eine Vielzahl von zinssensitiven Finanzinstrumenten, um den Erfordernissen der operativen und strategischen Liquiditätssteuerung gerecht zu werden. DaimlerChrysler Financial Services verfügt – basierend auf vornehmlich festverzinslichen Finanzierungs- und Leasingverträgen mit Kunden – über einen großen Bestand an zinssensitiven Aktiva, die grundsätzlich fristenkongruent refinanziert werden. Für einen begrenzten Teil des Forderungsportfolios werden jedoch fristeninkongruente Refinanzierungen eingesetzt, die ein Zinsänderungsrisiko mit sich bringen.

DaimlerChrysler koordiniert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und Finanzdienstleistungsgeschäft zentral. Derivative Zinsinstrumente wie Zinsswaps, Forward Rate Agreements, Swaptions, Caps und Floors werden eingesetzt, um die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-Passivstrukturen (Asset- und Liability-Management) zu erreichen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt als Value-at-Risk-Werte ermittelte mögliche Marktwertschwankungen für die zinssensitiven Finanzinstrumente des DaimlerChrysler-Konzerns in den Jahren 2005 und 2004. Die Berechnungen der Jahresdurchschnitte basieren auf den Zahlen zu den Quartalsenden.

Value-at-Risk	Jahresdurchschnitt 2005		Jahresdurchschnitt 2004	
Werte in Millionen €	31. 12. 2005	31. 12. 2005	31. 12. 2004	31. 12. 2004
Zinssensitive Finanzinstrumente	89	90	73	75

Der Value-at-Risk der zinssensitiven Finanzinstrumente bei DaimlerChrysler hat sich im Jahresdurchschnitt und zum Jahresende 2005 vor allem aufgrund höherer Volatilitäten und eines schwächeren Euros, hauptsächlich gegenüber dem US-Dollar, erhöht.

**Aktienpreisrisiken.** DaimlerChrysler besitzt Anlagen in Aktien und Aktienderivate. Entsprechend dem internationalen Bankenstandard sind Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden, nicht in der Bewertung des Aktienrisikos enthalten. Aktienderivate, die zur Absicherung von at-equity bilanzierten Beteiligungen abgeschlossen wurden, sind ebenfalls nicht Bestandteil dieser Analyse, da sich die Marktwertveränderungen dieser Aktienderivate und der at-equity bilanzierten Beteiligungen im Wesentlichen ausgleichen. Das verbleibende Aktienkursrisiko war in den Berichtsperioden und ist auch gegenwärtig unbedeutend, weshalb der Konzern auf den separaten Ausweis der Value-at-Risk-Werte für das Aktienpreisrisiko verzichtet.

**Commodity-Preis-Risiken.** Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit ist DaimlerChrysler einem Marktpreisrisiko aus dem Bezug von Teillieferungen und Rohstoffen (zusammen Commodities) ausgesetzt. Der Konzern begegnet diesen beschaffungsseitigen Risiken durch ein gezieltes Commodity- und Supplier-Risk-Management.

In geringem Umfang werden auch derivative Finanzinstrumente eingesetzt, um vornehmlich die Marktpreisrisiken aus dem Bezug von Edelmetallen zu reduzieren. Das aus derivativen Rohstoffsicherungskontrakten resultierende Risiko war in den Berichtsperioden und ist auch gegenwärtig unerheblich für den Konzern; daher wird auf den separaten Ausweis der Value-at-Risk-Werte für derivative Rohstoffsicherungskontrakte verzichtet.

## Rechtliche Risiken

Verschiedene Gerichtsverfahren sind gegen DaimlerChrysler anhängig. Bei diesen handelt es sich nach unserer Ansicht im Wesentlichen um normale, routinemäßige und im Zusammenhang mit dem Geschäft des Konzerns stehende Rechtsstreitigkeiten. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass DaimlerChrysler aufgrund abschließender Entscheidungen in einigen dieser Fälle teilweise erhebliche Aufwendungen und Zahlungs-mittelabflüsse entstehen könnten. Obwohl der endgültige Ausgang einzelner Verfahren gegebenenfalls einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von DaimlerChrysler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die daraus eventuell resultierenden Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von DaimlerChrysler haben. Informationen zu einzelnen rechtlichen Verfahren können der Anmerkung 31 des Konzernanhangs entnommen werden.

## Gesamtrisiko

Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, sind nicht erkennbar.

# Ausblick

Die im Kapitel Ausblick getroffenen Aussagen basieren auf der operativen Planung des DaimlerChrysler-Konzerns für die Jahre 2006 bis 2008. Grundlage dieser Planung sind die Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die sich aus den Einschätzungen der renommierten Wirtschaftsforschungsinstitute ergeben, und die anspruchsvollen Zielsetzungen unserer Geschäftsfelder. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an den Chancen und Risiken, welche die erwarteten Marktbedingungen und die Wettbewerbssituation im Planungszeitraum bieten.

## Weltwirtschaft

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie die globalen Stimmungsindikatoren von Konsumenten, Unternehmen und Investoren lassen für das Jahr 2006 ein Wachstum der Weltwirtschaft in etwa auf dem Vorjahresniveau erwarten. Dazu sollte ein weiterhin stabiles Wachstum in den USA beitragen, obwohl dort die Zinsen voraussichtlich weiter ansteigen werden und die Inlandsnachfrage damit ein wenig an Kraft verlieren dürfte. Westeuropa, und hier insbesondere Deutschland, könnte geringfügig an ökonomischer Dynamik gewinnen, jedoch von einem schwachem Niveau ausgehend. In Japan herrscht noch Unsicherheit darüber, ob die Wachstumsschwäche wirklich überwunden ist; allerdings überwiegen dort eher die Chancen. Das Wachstum in den Schwellenländern wird im Jahr 2006 voraussichtlich leicht an Tempo verlieren. Wesentliche Gründe dafür sind eine geringere Dynamik der weiterhin rasch wachsenden chinesischen Wirtschaft und etwas niedrigere Wachstumsraten im Mittleren Osten. Nordost-Asien wird die wachstumsstärkste Region bleiben, dicht gefolgt von Indien und Osteuropa. Insbesondere in den neuen mittel- und osteuropäischen EU-Mitgliedsstaaten ist im Jahr 2006 ein beschleunigtes Wachstum zu erwarten. Insgesamt dürfte die Weltwirtschaft wie im Vorjahr um etwas mehr als 3% wachsen; dies entspricht auch dem langfristigen Trend. Risiken für die Weltwirtschaft ergeben sich aus steigenden Rohstoffpreisen, vor allem beim Öl, sowie einer möglichen Korrektur des außenwirtschaftlichen Defizits der USA, die mit einer schwächeren US-Inlandskonjunktur und einer deutlichen Abwertung des US-Dollars verbunden wäre.

In unserer Planung gehen wir davon aus, dass der Euro in den kommenden Jahren im Vergleich zum Durchschnittskurs des Jahres 2005 gegenüber dem US-Dollar und dem britischen Pfund an Wert gewinnt und gegenüber dem japanischen Yen in etwa stabil bleiben wird.

## Automobilmärkte

Parallel zur Entwicklung der Weltwirtschaft wird sich auch das Wachstum der globalen Automobilmachfrage im Jahr 2006 in der Größenordnung des Vorjahres bewegen. Während die Pkw-Nachfrage voraussichtlich in nahezu allen Schwellenländern deutlich zunehmen wird, kann im nordamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie in den Pkw-Märkten Westeuropas bestenfalls mit einem Marktvolumen in der Größenordnung des Jahres 2005 gerechnet werden. Ein leichtes Wachstum ist in Japan, dem weltweit zweitgrößten Pkw-Markt, als Folge der sich weiter verbessernden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu erwarten.

Die weltweite Nutzfahrzeugnachfrage dürfte sich im Jahr 2006 insgesamt weiterhin auf hohem Niveau bewegen. Als Folge vorgezogener Käufe im Zuge neuer Abgasbestimmungen, die ab dem Jahr 2007 wirksam werden sollen, könnte der nordamerikanische Markt für schwere Lkw im Gesamtjahr 2006 nochmals leicht zulegen. Ein ähnliches Nachfragemuster zeichnet sich für den japanischen Markt ab. In Westeuropa sollte die Nachfrage im Jahr 2006 stabil bleiben. Für das Jahr 2007 rechnen wir aufgrund einer zyklischen Abschwächung der wichtigen Lkw-Märkte, die durch schärfere Abgasvorschriften in den USA und Japan noch verstärkt wird, mit einem deutlich niedrigeren Marktvolumen.

Infolge der dynamisch wachsenden Kaufkraft, der verbesserten Infrastrukturbedingungen und des allgemein steigenden Bedarfs an Mobilität wird das Wachstum der weltweiten Automobilmachfrage auch in den kommenden Jahren schwerpunktmäßig in den Schwellenländern Asiens, in Südamerika sowie künftig verstärkt auch in Mittel- und Osteuropa stattfinden.

DaimlerChrysler geht davon aus, dass der Wettbewerbsdruck durch die weltweit bestehenden Überkapazitäten weiter zunehmen wird. Hinzu kommen strengere Sicherheits- und Umweltauflagen, deren Erfüllung für alle Hersteller mit erheblichen Kosten verbunden sein wird. Zum Erfolgsfaktor wird daher künftig die Fähigkeit, durch innovative Produkte und starke Marken Wettbewerbsvorteile zu erzielen. Zunehmend wichtiger wird in diesem Zusammenhang auch eine weltweite Marktpräsenz mit der Möglichkeit, am Wachstum der Märkte in den Schwellenländern zu partizipieren.

## Absatz

Bei einem nur schwachen Wachstum der großen Pkw-Märkte plant die **Mercedes Car Group** für das Jahr 2006 bei einem verbesserten Modell-Mix einen Absatz in der Größenordnung des Vorjahres und einen Zuwachs in den Jahren 2007 und 2008. Basis hierfür sind die neuen Produkte, die bereits im Jahr 2005 eingeführt wurden, sowie die für die kommenden Jahre geplanten neuen Modelle. Mit der neuen B- und R-Klasse erschließen wir das Marktsegment der Sports Tourer für die Marke Mercedes-Benz und sprechen damit neue Kunden an. Die neue S-Klasse, die im Jahr 2006 voll verfügbar sein wird, unterstreicht die Innovations- und Technologieführerschaft der Marke Mercedes-Benz. Mit diesem herausragenden Fahrzeug wollen wir unsere führende Marktposition im Premiumsegment weiter ausbauen. Zum Wachstum soll auch eine bessere Erschließung der asiatischen Märkte beitragen. Chancen sehen wir vor allem in China: Dort beabsichtigt die Mercedes Car Group, die C- und E-Klasse zu fertigen und die Vertriebsorganisation weiter auszubauen. Der Absatz der Marke smart sollte durch das Nachfolgemodell für den smart fortwo im Jahr 2007 Impulse erhalten. Die Einführung des neuen Modells in den US-Markt wird geprüft. Mit dem Effizienzsteigerungsprogramm CORE und dem neuen Geschäftsmodell für die Marke smart soll die Ertragskraft der Mercedes Car Group im Planungszeitraum 2006 bis 2008 kontinuierlich gesteigert werden. Unser Ziel ist es, im Jahr 2007 eine Umsatzrendite von 7% zu erreichen. Parallel zu den Maßnahmen zur Steigerung der Ertragskraft wird die Qualitäts-offensive der Mercedes Car Group konsequent fortgesetzt.

Die **Chrysler Group** will ihre Wettbewerbsposition in den kommenden Jahren weiter verbessern. Mit attraktiven neuen Fahrzeugen wollen wir in der Wahrnehmung der Kunden, in der Produktqualität und in der Produktivität zu den besten Anbietern aufschließen. Um dies zu erreichen, wird die Chrysler Group im Jahr 2006 zehn neue Modelle einführen und auch in den Folgejahren zahlreiche Modellneuheiten auf den Markt bringen. Damit soll die Marktposition im wettbewerbsintensiven nordamerikanischen Markt gestärkt werden. Auch außerhalb der NAFTA will die Chrysler Group ihre Marktpräsenz ausbauen. Hierzu soll die Marke Dodge beitragen, die wir nun auch in Europa einführen. Darüber hinaus wird das Produktangebot für die internationalen Märkte in den kommenden Jahren deutlich erweitert. Ein Schwerpunkt der regionalen Expansion liegt in China: Dort sollen künftig – zusätzlich zur bisherigen Fertigung von Fahrzeugen der Marke Jeep® – auch Minivans sowie der Chrysler 300 und 300C produziert werden. Die Effizienz und Flexibilität der Fertigungsprozesse werden wir in den kommenden Jahren weiter steigern. Darüber hinaus wird die Chrysler Group verstärkt auf das im DaimlerChrysler-Konzern vorhandene Know-how zurückgreifen und über die Standardisierung von Komponenten sowie durch gemeinsame Architekturen für mehrere Modelle Kostenvorteile erzielen. Auf der Basis einer insgesamt verbesserten Wettbewerbsfähigkeit und der neuen Produkte, die im Jahr 2006 auf den Markt kommen werden, erwartet die Chrysler Group im Jahr 2006 ein stabiles und in den Folgejahren ein deutlich höheres Absatzvolumen.

Das Geschäftsfeld **Nutzfahrzeuge** strebt für das Jahr 2006 einen Absatz auf dem hohen Niveau des Vorjahres an. Aufgrund der Abschwächung der Nachfrage in Westeuropa, Nordamerika und Japan ist im Jahr 2007 mit einem Absatzrückgang zu rechnen, bevor im Jahr 2008 ein Anstieg wieder möglich erscheint. Mit dem Optimierungsprogramm Global Excellence wollen wir das Nutzfahrzeuggeschäft künftig unabhängiger

von den zyklischen Schwankungen der Märkte machen und auch unter schwierigen Marktbedingungen dauerhaft positive Ergebnisse erwirtschaften. Damit wollen wir unsere Kostenvorteile als weltweit größter Nutzfahrzeughersteller besser als bisher ausschöpfen. Darüber hinaus werden wir unsere Wettbewerbsposition in den Jahren 2006 bis 2008 mit zahlreichen neuen Produkten stärken. Hierzu zählen das Nachfolgemodell des Sprinter, die neue Premium Class von Freightliner und die neuen Reisebusse von Mercedes-Benz. Die Integration von FUSO werden wir vorantreiben und die Chancen in Asien, insbesondere in China, nutzen. Im Rahmen des neuen Führungsmodells (vgl. S. 31) werden wir uns im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge ab März 2006 auf die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Lkw konzentrieren und das Geschäftsfeld daher in »Truck Group« umbenennen. Die Busse und Transporter werden künftig als separate Einheiten direkt geführt und sind im neuen Segment Van, Bus, Others enthalten. Diese neue Struktur soll zusätzliche Synergien schaffen und eine stärkere Ausrichtung auf die spezifischen Belange der Kunden und Märkte in den einzelnen Segmenten ermöglichen.

Das Geschäftsfeld **Financial Services** wird auch künftig einen wichtigen Beitrag zur Absatzunterstützung und zum wirtschaftlichen Erfolg von DaimlerChrysler leisten. Die wesentlichen Herausforderungen in den kommenden Jahren sind: die wachsende Konkurrenz von international agierenden Banken und von alternativen Vertriebskanälen im Internet, die Verschärfung des Wettbewerbs in den Automobilmärkten sowie das aus heutiger Sicht weltweit steigende Zinsniveau. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, wird das Geschäftsfeld Financial Services die Prozessqualität und die Effizienz weiter verbessern. Hierzu soll auch die Verbesserung des Risikomanagementsystems beitragen. Das von den Fahrzeugmarken von DaimlerChrysler angestrebte Wachstum in den asiatischen Märkten wollen wir mit maßgeschneiderten Finanzdienstleistungen unterstützen. So haben wir im November 2005 in China den Geschäftsbetrieb aufgenommen. Dort sind wir der erste Autofinanzierer, der den Kunden und Händlern Finanzierungs- und Versicherungslösungen für Pkw und Nutzfahrzeuge aus einer Hand anbietet. Insgesamt erwarten wir im Planungszeitraum einen leichten Anstieg des Vertragsvolumens.

Die **EADS** erwartet in den Jahren 2006 bis 2008 eine insgesamt stabile Entwicklung des weltweiten zivilen Flugzeugmarktes auf hohem Niveau. Vor allem aufgrund der zunehmenden Zahl von Airbus-Auslieferungen dürfte das Geschäftsvolumen der EADS in den kommenden Jahren weiter steigen. Hierzu wird auch das neue Großraumflugzeug A380 beitragen, das voraussichtlich ab Ende des Jahres 2006 an die Fluggesellschaften ausgeliefert werden wird. Auch in der Verteidigungstechnik und im Bereich Raumfahrt erwartet die EADS trotz der weiterhin sehr angespannten Budgetsituation der öffentlichen Haushalte eine insgesamt positive Entwicklung.

Auf Basis der Planungen der Geschäftsfelder erwarten wir für den **DaimlerChrysler-Konzern** im Jahr 2006 insgesamt einen Absatz in der Größenordnung des Vorjahres. Vor allem aufgrund der neuen Produkte der Chrysler Group und der anstehenden Produktanläufe bei der Mercedes Car Group erwarten wir dann in den Folgejahren positive Absatzimpulse.

### Sachinvestitionen 2006-2008

(in Milliarden €)

DaimlerChrysler-Konzern	19,1
Mercedes Car Group	7,2
Chrysler Group	7,7
Nutzfahrzeuge	3,8
Financial Services	0,1
Übrige Aktivitäten	0,3



## Umsatz und Ergebnis

Bereinigt um Wechselkursveränderungen wird der Umsatz im Jahr 2006 voraussichtlich geringfügig steigen. In den Folgejahren erwarten wir dann parallel zum Absatzwachstum auch ein deutlich höheres Geschäftsvolumen. Ein regionaler Wachstumsschwerpunkt wird dabei in den dynamischen Märkten Asiens liegen.

DaimlerChrysler geht für das Jahr 2006 von einer Verbesserung der Ertragslage aus; in den Folgejahren soll der Operating Profit weiter kontinuierlich gesteigert werden.

Triebfeder dieser positiven Ergebnisentwicklung ist einerseits unsere Produktoffensive mit mehr als 50 neuen Fahrzeugen im Zeitraum 2005 bis 2008. Andererseits werden die Programme zur Effizienzsteigerung, die wir in allen Geschäftsfeldern eingeleitet haben und konsequent weiterverfolgen, einen wesentlichen Beitrag leisten. Insbesondere die Mercedes Car Group sollte mit dem Effizienzsteigerungsprogramm CORE die Profitabilität deutlich steigern können. Darüber hinaus dürften sich die zunehmende Vernetzung unserer weltweiten Aktivitäten und insbesondere auch der Wissenstransfer sowie die engere Zusammenarbeit innerhalb des Konzerns in den kommenden Jahren positiv im Ergebnis niederschlagen.

Grundvoraussetzung für die angestrebte Ertragssteigerung sind insgesamt stabile wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie die für die Jahre 2006 bis 2008 erwartete moderate Aufwärtsentwicklung der weltweiten Automobillnachfrage. Chancen und Risiken können sich aus der Entwicklung der Wechselkurse, der Zinsen und der Rohstoffpreise ergeben.

Ein wichtiger Schritt, um unsere Ziele zu erreichen, ist das neue Führungsmodell für DaimlerChrysler, das wir im Januar 2006 vorgestellt haben. Mit der Umsetzung dieses Programms wollen wir die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns insgesamt verbessern und so die Voraussetzungen für weiteres profitables Wachstum schaffen (vgl. S. 31).

## Investitionen

Im Planungszeitraum 2006 bis 2008 wird DaimlerChrysler voraussichtlich rund 19 Mrd. € für Sachinvestitionen aufwenden. In der Mercedes Car Group liegt der Schwerpunkt bei Vorleistungen für die Nachfolgemodelle der C- und E-Klasse. Die Chrysler Group wird vor allem in die Modernisierung der Werke und die Fortsetzung der Produktoffensive investieren. Bei den Nutzfahrzeugen stehen Investitionen im Zusammenhang mit den neuen modularen Plattformen für schwere und mittelschwere Lkw sowie für eine neue Motorenfamilie für schwere Lkw im Vordergrund. Umfangreiche Investitionen sind auch für den weiteren Aufbau unserer Geschäftsaktivitäten in China eingeplant.

### Sachinvestitionen

Werte in Milliarden €	Ist 2005	2006–2008
DaimlerChrysler-Konzern	6,6	19,1
Mercedes Car Group	1,6	7,2
Chrysler Group	3,1	7,7
Nutzfahrzeuge	1,7	3,8
Financial Services	0,1	0,1
Übrige Aktivitäten <sup>1</sup>	0,1	0,3

<sup>1</sup> Im Zeitraum 2006 bis 2008 ohne den Geschäftsbereich Off-Highway



## Forschungs- und Entwicklungsaufwand 2006-2008

(in Milliarden €)

DaimlerChrysler-Konzern 15,5

Mercedes Car Group 6,4

Chrysler Group 4,7

Nutzfahrzeuge 3,8

Übrige Aktivitäten 0,6



## Forschung und Entwicklung

Im Rahmen des neuen Führungsmodells von DaimlerChrysler fassen wir die konzernweite Forschung und Technologie sowie die Entwicklungsbereiche der Mercedes Car Group im neuen Ressort Konzernforschung & Entwicklung Mercedes Car Group zusammen. Das neue Ressort wird weiterhin als Forschungs-Kompetenzzentrum für das gesamte Unternehmen arbeiten und erhält zunehmend mehr Verantwortung für die Vorentwicklungsaktivitäten in allen automobilen Geschäftsfeldern. Damit werden die Einführungszeiten für künftige Technologien verkürzt, die Kundenorientierung wird erhöht, und Doppelarbeiten werden vermieden.

Mit dieser neuen Organisation können wir den Mitteleinsatz in den kommenden Jahren noch effizienter gestalten. Hierzu optimieren wir die Arbeitsabläufe und konzentrieren uns auf die Projekte, die für unsere Kunden den größten Mehrwert schaffen. Darüber hinaus intensivieren wir die Zusammenarbeit zwischen den internen Forschungs- und Entwicklungsbereichen und mit der Zulieferindustrie. Dabei werden wir verstärkt so genannte Projekthäuser gründen, in denen Ingenieure aus verschiedenen Ländern und Geschäftsfeldern zusammenarbeiten. Die Möglichkeiten zur Modularisierung und Standardisierung werden wir zunehmend ausschöpfen, sofern dies mit der Identität unserer Marken vereinbar ist. So wollen wir die Anzahl der Fahrzeugarchitekturen in den kommenden Jahren reduzieren und dafür die Zahl der Varianten, die auf einer gemeinsamen Fahrzeugarchitektur aufbauen, deutlich erhöhen. Mit dieser Strategie können wir weiterhin eine Vielzahl attraktiver und neuer Modelle anbieten, gleichzeitig Material- und Entwicklungskosten in erheblichem Umfang einsparen und darüber hinaus die Qualität unserer Fahrzeuge weiter steigern.

## Forschungs- und Entwicklungsaufwand

Werte in Milliarden €

Ist 2005 2006–2008

	Ist 2005	2006–2008
DaimlerChrysler-Konzern	5,6	15,5
Mercedes Car Group	2,4	6,4
Chrysler Group	1,7	4,7
Nutzfahrzeuge	1,3	3,8
Übrige Aktivitäten <sup>1</sup>	0,2	0,6

<sup>1</sup> Im Zeitraum 2006 bis 2008 ohne den Geschäftsbereich Off-Highway

Im Zeitraum 2006 bis 2008 wird DaimlerChrysler für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten insgesamt 15,5 Mrd. € einsetzen. Infolge der angestrebten Effizienzsteigerungen liegen die jährlichen Aufwendungen in allen Automobilgeschäftsfeldern leicht unter dem Niveau der zurückliegenden Jahre. Einen Schwerpunkt der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen von DaimlerChrysler bilden die neuen Fahrzeugmodelle der Geschäftsfelder Mercedes Car Group und Chrysler Group. Wichtige Projekte im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge sind die neuen Lkw-Plattformen sowie neue Motoren, welche die künftigen Abgasvorschriften in den USA, Westeuropa und Japan erfüllen.

Umfangreiche Mittel sind auch für neue Technologien vorgesehen, mit denen wir die Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs verbessern wollen.

## Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Vor dem Hintergrund der erwarteten Produktionsumfänge und Produktivitätsgewinne geht DaimlerChrysler davon aus, dass die Zahl der Beschäftigten gegenüber dem Stand zum Jahresende 2005 im Planungszeitraum 2006 bis 2008 kontinuierlich zurückgehen wird. Mit dem Verkauf des Geschäftsbereichs Off-Highway verringert sich die Beschäftigtenzahl voraussichtlich noch im ersten Quartal des Jahres 2006 um rund 7.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Durch die laufenden Maßnahmen zur Personalanpassung an den deutschen Standorten der Mercedes Car Group werden bis Ende September 2006 rund 8.500 Stellen entfallen. Im Rahmen der Umsetzung des neuen Führungsmodells wird die Anzahl der Mitarbeiter in Verwaltungsfunktionen bis zum Jahresende 2008 weltweit um rund 6.000 reduziert werden.

### **Vorausschauende Aussagen in diesem Geschäftsbericht:**

Dieser Geschäftsbericht enthält unter anderem gewisse vorausschauende Aussagen über zukünftige Entwicklungen, die auf aktuellen Einschätzungen des Managements beruhen. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Solche Aussagen sind gewissen Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind ein konjunktureller Abschwung in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse, Zinssätze und Rohstoffpreise, die Einführung von Produkten durch Wettbewerber, höhere Verkaufsanreize, die effektive Umsetzung unseres neuen Führungsmodells, des CORE-Programms der Mercedes Car Group, einschließlich des neuen Geschäftsmodells für smart, der erneute Kostensenkungsdruck vor dem Hintergrund der veröffentlichten Pläne zur Restrukturierung unserer wesentlichen Wettbewerber in Nordamerika, Lieferungsunterbrechungen bei Produktionsmaterialien, die auf Materialengpässen, Streiks der Belegschaft oder Lieferanteninsolvenzen beruhen, der Abschluss anhängiger behördlicher Untersuchungen, sowie ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder andere Unwägbarkeiten (einige von ihnen sind unter der Überschrift »Risikobericht« auf den Seiten 58 ff in diesem Geschäftsbericht sowie unter der Überschrift »Risk Factors« im Geschäftsbericht nach Formular 20-F beschrieben, das bei der US-Wertpapier-Börsenaufsichtsbehörde eingereicht wurde) eintreten oder sich die den 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.

## Geschäftsfelder

DaimlerChrysler hat im Berichtsjahr insgesamt 4,8 Mio. Fahrzeuge (+ 3%) abgesetzt. Zum Anstieg hat der Erfolg der zahlreichen neuen Modelle beigetragen, die wir im Jahr 2005 eingeführt haben. Obwohl wichtige Modellneuheiten erst in der zweiten Jahreshälfte verfügbar waren, erreichte der Absatz der Mercedes Car Group die Größenordnung des Vorjahres. Bei der Chrysler Group lag der Absatz leicht über dem Vorjahresniveau, während das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge einen deutlichen Zuwachs verzeichnen konnte. Das Geschäftsfeld Financial Services hat die Strategie der Konzentration auf das automobile Kerngeschäft fortgeführt und die Automobilgeschäftsfelder mit maßgeschneiderten Finanzdienstleistungen unterstützt. Unsere Beteiligung EADS hat sich im Berichtsjahr weiterhin sehr positiv entwickelt.

## Inhalt

### 72 Mercedes Car Group

- Absatzimpulse durch attraktive neue Modelle
- Mit CORE-Programm Effizienz gesteigert
- Qualitätsoffensive wirkt
- Notwendige Personalanpassungen und Restrukturierungsmaßnahmen belasten Operating Profit

### 76 Chrysler Group

- Gute Geschäftsentwicklung in schwierigem Marktumfeld
- Höhere Produktivität und Flexibilität in der Fertigung
- Neue Produkte im Markt erfolgreich
- Weitere Produktoffensive im Jahr 2006
- Operating Profit leicht gesteigert

### 80 Nutzfahrzeuge

- Günstige Entwicklung der weltweiten Nutzfahrzeugmärkte
- Alle Geschäftsbereiche setzen positiven Trend fort
- Umsetzung der Initiative »Global Excellence«
- Vielzahl neuer Produkte vorgestellt
- Operating Profit auf sehr hohem Niveau

### 84 Financial Services

- Erfreuliche Geschäftsentwicklung im Jahr 2005
- Vertragsvolumen auf 117,7 Mrd. € gestiegen
- Marktpräsenz auf China ausgeweitet
- Toll Collect-Mautsystem arbeitet reibungslos, System auf neue OBU 2 umgestellt
- Operating Profit verbessert

### 86 Übrige Aktivitäten

- EADS mit deutlich höherem Ergebnisbeitrag
- Verkauf des Geschäftsbereichs DaimlerChrysler Off-Highway vereinbart
- Anteile an der Mitsubishi Motors Corporation veräußert

# Mercedes Car Group

Absatzimpulse durch attraktive neue Modelle | Mit CORE-Programm Effizienz gesteigert | Qualitätsoffensive wirkt | Notwendige Personalanpassungen und Restrukturierungsmaßnahmen belasten Operating Profit

	2005	2004	05/04
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Operating Profit (Loss)	(505)	1.666	.
Umsatz	50.015	49.630	+1
Sachinvestitionen	1.629	2.343	-30
FuE-Aufwand	2.418	2.634	-8
Produktion	1.214.855	1.246.726	-3
Absatz	1.216.838	1.226.773	-1
Beschäftigte (31. 12.)	104.345	105.857	-1

**Neue Modelle und Restrukturierungsmaßnahmen bestimmen Geschäftsentwicklung.** Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group, das die Marken Mercedes-Benz, Maybach, smart sowie Mercedes-Benz AMG und Mercedes-Benz McLaren umfasst, hat im Berichtsjahr 1.216.800 (i. V. 1.226.800) Fahrzeuge abgesetzt. Aufgrund des Erfolgs der neu eingeführten Modelle hat sich das Geschäft bei der Marke Mercedes-Benz in der zweiten Jahreshälfte deutlich belebt. Der Absatz lag deshalb im Jahr 2005 insgesamt leicht über dem Wert von 2004. Der Umsatz übertraf mit 50,0 Mrd. € leicht das Vorjahresniveau.

Im Rahmen des CORE-Programms hat die Mercedes Car Group verschiedene Maßnahmen zur Effizienzsteigerung eingeleitet und so im Jahresverlauf die Ertragskraft deutlich gesteigert. Dennoch war im Gesamtjahr ein operativer Verlust in Höhe von 505 Mio. € (i. V. Operating Profit 1,7 Mrd. €) zu verzeichnen, der durch Sonderbelastungen für die Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart in Höhe von 1,1 Mrd. € und durch Aufwendungen für die angekündigten Personalabbaumaßnahmen an den deutschen Standorten der Mercedes Car Group in Höhe von 570 Mio. € beeinflusst wurde (vgl. S. 39).

**Mercedes-Benz mit neuen Modellen erfolgreich.** Die Marke Mercedes-Benz hat im Jahr 2005 vier wichtige neue Modelle eingeführt: die Nachfolgemodelle für die M- und S-Klasse sowie die Sports Tourer B- und R-Klasse. Darüber hinaus haben wir unsere Benzin- und Dieselmotoren mit einer neuen Generation von V6- und V8-Motoren deutlich aufgewertet. Aufgrund des Erfolgs der neuen Fahrzeuge und Motoren stieg der Absatz der Marke im Berichtsjahr um 2% auf 1.092.500 Fahrzeuge, und das trotz schwieriger Marktbedingungen. In den USA konnten wir den Absatz um 4% steigern. Auch in den Märkten Westeuropas außerhalb Deutschlands lag der Absatz insgesamt um 2% über dem Vorjahresniveau. In Deutschland war jedoch aufgrund des schwierigen Wettbewerbsumfelds und der Kaufzurückhaltung im Vorfeld der Modellwechsel ein Rückgang um 5% zu verzeichnen. Besonders erfolgreich war die Marke Mercedes-Benz in Asien: Der Absatz in Japan stieg um 18%, und im Wachstumsmarkt China haben wir mit 11.500 Fahrzeugen das Vorjahresniveau ebenfalls um 18% übertroffen.

In Folge der Kaufzurückhaltung vor dem Modellwechsel, der im Oktober vollzogen wurde, erreichte der Absatz der S-Klasse nicht das Vorjahresniveau. Bei der C-Klasse ging der Absatz zwar lebenszyklusbedingt zurück, doch die neuen V6-Benzin- und Dieselmotoren und die neue Sport Edition haben in der zweiten Jahreshälfte für positive Impulse gesorgt. Obwohl der Absatz das Vorjahresniveau nicht erreichte, war die E-Klasse mit einem weltweiten Marktanteil von 27% auch im Jahr 2005 in ihrem Segment klar führend. Innerhalb der E-Klasse-Baureihe war das CLS-Coupé mit 51.600 (i. V. 8.100) Fahrzeugen besonders erfolgreich. Deutlich höher als im Vorjahr war der Absatz der im Jahr 2004 im Rahmen eines Modellwechsels eingeführten A-Klasse, und auch der Absatz der M-Klasse legte nach dem Wechsel auf das neue Modell deutlich zu.

**S-Klasse mit zahlreichen Innovationen.** Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt hat die Mercedes Car Group im September 2005 die neue S-Klasse vorgestellt und anschließend in Westeuropa eingeführt. Die Reaktionen der Kunden und der Presse waren außerordentlich positiv. Mit zahl-

Mit der innovativen **R-Klasse** bekräftigt Mercedes-Benz seine Rolle als Technologieführer und Trendsetter in der Automobilindustrie.



reichen Innovationen setzt die neue S-Klasse die Tradition der weltweit mit Abstand erfolgreichsten Luxuslimousine nahtlos fort. Vorbildliche Sicherheit und höchster Fahrkomfort sind weiterhin die herausragenden Markenzeichen der S-Klasse. Ebenso wie bei ihren Vorgängern gehen mit der neuen S-Klasse wiederum zahlreiche technische Innovationen erstmals in Serie: Mit dem »vorausschauenden« Bremsassistenten BAS PLUS, dem Abstandsregel-Tempomaten DISTRONIC PLUS, dem präventiven Insassenschutz PRE-SAFE® und dem neuartigen Nachtsicht-Assistenten bietet die Limousine neueste Spitzentechnologie zur Unfallvermeidung. Für ein Höchstmaß an Reisekomfort sorgen ein neuartiger fahrdynamischer Multikontursitz, das aktive Fahrwerk ABC (Active Body Control), die weiterentwickelte Luftfederung AIRMATIC und eine neu entwickelte Klima-Automatik. Im Hinblick auf künftige Motorisierungsvarianten haben wir auf der IAA auch zwei Visionen der neuen S-Klasse mit Hybridantrieb vorgestellt – als Direct Hybrid in Kombination mit einem Benzinmotor und als BlueTec Hybrid mit einem Dieselmotor. Bis zum Ende des Berichtsjahres haben wir bereits 20.500 neue S-Klasse-Limousinen abgesetzt.

**B-Klasse und R-Klasse eröffnen Segment der Sports Tourer.** Mit der B- und der R-Klasse hat die Marke Mercedes-Benz im Berichtsjahr das Produktangebot um zwei völlig neue Fahrzeuge erweitert. Die beiden Sports Tourer vereinen die Vorteile der sportlichen Limousine, des Kombis, des Vans und des Sport Utility Vehicle (SUV) zu einem eigenständigen Profil. Dadurch können wir neue Kundenschichten für die Marke Mercedes-Benz gewinnen.

Die B-Klasse, die wir seit Juni 2005 in Europa anbieten, ist bei unseren Kunden und in den Medien sehr positiv aufgenommen worden. Dies zeigt sich auch in einem sehr erfreulichen Absatz von 62.200 Fahrzeugen im ersten Jahr.

Mit der platz sparenden Anordnung von Motor und Getriebe folgt die neue B-Klasse dem Sandwich-Konzept der A-Klasse und erreicht auf diese Weise das Raumangebot größerer Limousinen und Kombis – und das trotz ihrer kompakten Außenmaße. Dank dem EASY-VARIO-System kann der Innenraum mit wenigen Handgriffen äußerst variabel gestaltet werden.

Die R-Klasse, die wir im September 2005 in den USA eingeführt haben, überzeugt durch ihr innovatives Raumkonzept, das außergewöhnliche Design und die Fahreigenschaften eines Oberklassefahrzeugs. Permanenter Allradantrieb, Luftfederung an der Hinterachse oder die Rundum-Luftfederung AIRMATIC, das elektronisch gesteuerte Traktions-System 4ETS und ESP® gewährleisten höchste Fahrsicherheit. Bis zum Jahresende 2005 wurden in den USA bereits 8.300 R-Klasse-Sports-Tourer abgesetzt. Ab Frühjahr 2006 wird die R-Klasse in einer verkürzten Version auch in Westeuropa angeboten.

**Die neue M-Klasse – kultivierte Kraft.** Die neue M-Klasse hat durchweg positive Kunden- und Pressereaktionen hervorgerufen. Seit der Einführung im April 2005 in den USA und im August 2005 in Westeuropa konnten bereits 66.900 Fahrzeuge abgesetzt werden. Mit modernster Technik und drei neuen kraftvollen Motoren unterstreicht die neue M-Klasse ihre herausragende Position im Segment der Geländewagen. Bei der Crashprüfung der amerikanischen »National Highway Traffic Safety Administration« hat die M-Klasse als einer der ersten Geländewagen mit jeweils fünf Sternen die bestmögliche Wertung beim Frontal- und beim Seitenaufprall erhalten.

**Produktoffensive geht mit zahlreichen attraktiven Neuanläufen weiter.** Auf der North American Auto Show in Detroit feierte der E 320 BLUETEC im Januar 2006 Weltpremiere. Im Herbst 2006 werden wir dieses vom saubersten Diesel der Welt angetriebene Fahrzeug auf dem US-Markt einführen. Mit dem ersten BLUETEC Serienmodell etabliert Mercedes-Benz »BLUETEC« als Namen für die neue Generation besonders sparsamer und sauberer Dieselantriebe. Mit sehr positivem Echo präsentierte Mercedes-Benz darüber hinaus die neue GL-Klasse, eine Modellneuheit im Wachstumssegment der großen Geländewagen. Die R-Klasse mit dem auf europäische Bedürfnisse abgestimmten kurzen Radstand feierte im Februar 2006 Premiere. Im weiteren Jahresverlauf gehen die technisch komplett überarbeitete neue Generation der E-Klasse ebenso wie das neue Spitzen-Coupé, die CL-Klasse, und die Modellpflege der SL-Klasse an den Start.

Der **Maybach 57** vereint Luxus und Fahrdynamik auf höchstem Niveau: modernste Technik und High-Performance in markttypischer Perfektion.



**Mercedes-Benz erfolgreich im Motorsport.** Mit den Fahrer- und Konstrukteurs-Vizeweltmeisterschaften in der Formel 1, dem Titelgewinn in der Fahrer-, Marken- und Mannschaftswertung der DTM sowie dem Fahrer- und Teamtitel in der Formel-3-Euroserie war die Motorsportsaison 2005 für uns sehr erfolgreich. Mercedes-Benz fuhr in 49 Rennen 36 Siege ein: McLaren-Mercedes-Fahrer gewannen zehn von 18 Formel-1-Grand Prix, die C-Klasse war in acht von elf DTM-Rennen siegreich, und Mercedes-Motoren holten 18 von 20 Rennsiegen in der Formel-3-Nachwuchsklasse.

**Qualitätsoffensive wirkt.** Mit den umfassenden Maßnahmen unserer Qualitätsoffensive konnten wir die Qualität unserer Fahrzeuge im Berichtsjahr bereits deutlich verbessern. Dies zeigen sowohl interne Messungen als auch zahlreiche externe Studien. In der J.D.-Power-Studie des Jahres 2005 zur Auslieferungsqualität hat sich die Marke Mercedes-Benz um fünf Plätze verbessert und damit unter den Top 5 der Automobilmarken platziert. Auch in der ADAC-Pannenstatistik zählten Mercedes-Benz-Pkw in drei Fahrzeugklassen zu den besten Automobilen. Diese Erfolge sind für uns aber nur ein erster Schritt, denn es ist unser Ziel, bei der Qualität unserer Produkte weltweit die Nummer 1 zu werden.

**CORE wird konsequent umgesetzt.** Um die Mercedes Car Group wieder nachhaltig wettbewerbsfähig zu machen, haben wir im Februar 2005 das Effizienzsteigerungsprogramm CORE gestartet. Bis zum Jahr 2007 wollen wir damit eine Umsatzrendite von 7% erreichen. Im Rahmen von sieben Arbeitspaketen haben wir hierzu die gesamte Wertschöpfung der Mercedes Car Group unter Effizienz-, Kosten- und Qualitätsgesichtspunkten systematisch untersucht. In einer ersten Phase von CORE ging es zunächst darum, Maßnahmen umzusetzen, die das Ergebnis bereits kurzfristig verbessern. Beispiele sind die Reduzierung der Material-, Personal-, Energie- und IT-Kosten sowie eine vereinfachte Lagerlogistik. Zusätzlich haben wir alle laufenden Projekte überprüft und weniger profitable Fahrzeug- und Aggregateprojekte gestrichen. Wie die Ergebnisentwicklung im Jahresverlauf zeigt, hat ein Teil dieser Maßnahmen bereits im Jahr 2005 gegriffen. In einer zweiten Phase von CORE, die im September 2005 begonnen hat, geht es nun darum, strukturelle

Maßnahmen umzusetzen. Dabei verfolgen wir das Ziel, erstklassige Produkte in Spitzenqualität zu wettbewerbsfähigen Konditionen zu entwickeln, zu produzieren und zu verkaufen. Hierzu werden wir unsere Abläufe schneller, schlanker und besser gestalten, unsere Kosten senken und uns auf das Wesentliche konzentrieren.

**Personalanpassungen an deutschen Standorten.** Angesichts der unverändert angespannten Markt- und Wettbewerbssituation ist im Rahmen der erforderlichen Produktivitätssteigerung auch eine Anpassung der Kapazitäten in der Mercedes Car Group unvermeidbar. Ende September 2005 hat der Vorstand deshalb ein Maßnahmenpaket verabschiedet, das die Reduzierung des Personalstands an den deutschen Standorten der Mercedes Car Group um 8.500 Stellen vorsieht. Die Personalanpassungen sollen durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen innerhalb von zwölf Monaten erreicht werden. Sie sollen dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Standorte und damit auch den Erfolg der Mercedes Car Group nachhaltig zu sichern. Bis zum Jahresende 2005 haben rund 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Mercedes Car Group Verträge über ihr Ausscheiden aus dem Unternehmen unterzeichnet bzw. sind bereits ausgeschieden. Damit sind knapp drei Monate nach dem Start des freiwilligen Programms etwa 60% des Zwölf-Monats-Ziels erreicht worden. Von den erwarteten Belastungen durch den Personalabbau in Höhe von rund 950 Mio. € wurden 570 Mio. € bereits im vierten Quartal des Jahres 2005 berücksichtigt.

**Maybach erweitert Produktpalette.** Die High-End-Luxusmarke Maybach hat ihre Modellpalette im Jahr 2005 erweitert und so die Attraktivität der Marke weiter erhöht: Die Modelle 62 und 57 bildeten bisher das exklusive Angebot der Sindelfinger Automobilmanufaktur. Zum Ende des Berichtsjahres kam der noch leistungsfähigere Maybach 57 S hinzu. Insgesamt hat Maybach seit der Wiederbelebung der Marke in einem auch für die Luxusklasse schwierigen konjunkturellen Umfeld rund 1.500 Limousinen in alle Welt ausgeliefert, davon 300 im Jahr 2005.

Das **smart fortwo cabrio** ist kürzer als 3 m, stilvoll in allen Lebenslagen und mit eingebauter Sicherheit: Der smart fortwo hat es in sich. Und seine cdi-Version ist mit 3,4 l auf 100 km das meistverkaufte Drei-Liter-Auto der Welt.



### smart verbessert Position in einem rückläufigen Markt.

Die Marke smart hat im Berichtsjahr 124.300 (i. V. 152.100) Fahrzeuge abgesetzt. Darin enthalten sind 43.700 (i. V. 59.100) smart forfour, 75.300 (i. V. 79.500) smart fortwo und 5.300 (i. V. 13.600) smart roadster. Da die Verkäufe an Endkunden auf insgesamt 143.100 (i. V. 139.600) gesteigert werden konnten, hat sich der Fahrzeugbestand im Jahresverlauf deutlich verringert. Die wichtigsten Märkte waren erneut Deutschland mit 35.000 (-28%) und Italien mit 30.800 (-22%) abgesetzten Fahrzeugen. Ein besonderer Erfolg war die Einführung des smart fortwo cdi in Kanada: Dort haben wir im Jahr 2005 insgesamt 4.100 Fahrzeuge verkauft – deutlich mehr als ursprünglich erwartet.

Der smart fortwo cdi ist mit einem Verbrauch von 3,4 l/100 km weiterhin das meistverkaufte Drei-Liter-Auto der Welt. Ab dem Frühjahr 2006 wird für alle smart-Dieselfahrzeuge die Nachrüstung von Dieselpartikelfiltern angeboten. Die Dieselmotoren des smart forfour werden dann mit Dieselpartikelfiltern verfügbar sein, die des smart fortwo sind dies bereits seit Januar 2006.

**smart setzt Restrukturierungsprogramm um.** Im Rahmen des im April 2005 eingeleiteten Restrukturierungsprogramms haben wir die Produktion des smart roadster und die Entwicklung des geplanten smart SUV eingestellt. In der smart-Zentrale wurde die Zahl der Beschäftigten von 1.350 auf 750 verringert, im Produktionswerk in Hambach wurden 125 Arbeitsplätze abgebaut. Außerdem wurden die Marketingaktivitäten neu ausgerichtet und das Händlernetz von 930 auf 1.120 Stützpunkte erweitert. Die Funktionen Einkauf, Design, Aftersales und IT haben wir in die Mercedes-Benz Organisation integriert. Insgesamt wurden die Fixkosten bei smart im Jahr 2005 um 26% reduziert.

Pkw-Absatz 2005 <sup>1</sup>	in 1.000	05/04
	Pkw	in %
<b>Mercedes-Benz</b>	1.093	+2
davon: S-Klasse/SL/Maybach/SLR	72	-17
E-Klasse/CLS	265	-10
C-Klasse	398	-16
davon: CLK	58	-27
SLK	59	+10
Sportcoupé	33	-29
A-/B-Klasse	263	+84
M-/R-Klasse	90	+27
G-Klasse	5	-16
<b>smart</b>	124	-18
<b>Mercedes Car Group</b>	1.217	-1
davon: Deutschland	355	-8
Westeuropa (ohne Deutschland)	422	-3
NAFTA	254	+6
USA (retail sales)	224	+1
Südamerika	10	-2
Asien/Ozeanien (ohne Japan)	74	+11
Japan	48	+17

<sup>1</sup> Konzernabsatz, soweit nicht anders vermerkt (einschl. verleaster Fahrzeuge)



# Chrysler Group

Gute Geschäftsentwicklung in schwierigem Marktumfeld | Höhere Produktivität und Flexibilität in der Fertigung | Neue Produkte im Markt erfolgreich | Weitere Produktoffensive im Jahr 2006 | Operating Profit leicht gesteigert

	2005	2004	05/04
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Operating Profit	1.534	1.427	+7
Umsatz	50.118	49.498	+1
Sachinvestitionen	3.083	2.647	+16
FuE-Aufwand	1.710	1.570	+9
Produktion	2.760.467	2.652.186	+4
Absatz	2.812.993	2.779.895	+1
Beschäftigte (31. 12.)	83.130	84.375	-1

**Positive Geschäftsentwicklung setzt sich fort.** Die Geschäftsentwicklung bei der Chrysler Group war – trotz schwieriger Marktbedingungen in Nordamerika – im Jahr 2005 insgesamt positiv. Hierzu haben vor allem die erfolgreichen neuen Produkte sowie die Maßnahmen zur Kostensenkung und Qualitätssteigerung beigetragen. Dies schlug sich auch im Operating Profit nieder, der auf 1,5 (i. V. 1,4) Mrd. € leicht gesteigert werden konnte (vgl. S. 40).

Weltweit hat die Chrysler Group im Berichtsjahr 2,8 Mio. Personenwagen, Sports Tourer, Minivans, Geländewagen und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge an die Händler ausgeliefert. Das Vorjahresniveau wurde damit um 1% übertroffen. Die wichtigsten Märkte waren die USA mit 2,3 Mio. Fahrzeugen (+ 1%), gefolgt von Kanada mit 209.900 Fahrzeugen (- 1%) und Mexiko mit 122.500 Fahrzeugen (+ 11%). In die Märkte außerhalb der NAFTA hat die Chrysler Group insgesamt 175.200 Fahrzeuge (+ 3%) geliefert.

Auch die Verkäufe an Endkunden stiegen weltweit um 5% auf 2,8 Mio. Fahrzeuge. Der Anteil des Flottengeschäfts an den US-Verkäufen lag bei 26 (i. V. 22%).

Der Umsatz der Chrysler Group erhöhte sich aufgrund der höheren Absatzzahlen um 1% auf 50,1 Mrd. €.

Mit dem fünftürigen **Dodge Caliber** setzen wir neue Akzente in einem der weltweit wettbewerbsintensivsten Marktsegmente.



**Position im US-Markt verbessert.** Im US-Markt hat die Chrysler Group ihre Verkäufe um 4% auf 2,3 Mio. Fahrzeuge gesteigert. Der Marktanteil stieg auf 13,2 (i. V. 12,8)%. Sowohl in den Segmenten Personenwagen und Sports Tourer als auch bei den Minivans und Geländewagen haben wir unsere Position im US-Markt gefestigt. Ebenfalls sehr erfolgreich waren die Modelle Chrysler 300 / 300C mit 144.000 verkauften Fahrzeugen (+ 35%), der Dodge Magnum mit 52.500 Fahrzeugen (+ 34%) und der Jeep® Grand Cherokee (213.600 Fahrzeuge, + 18%). Bei den Minivans der Marken Chrysler und Dodge stiegen die Verkäufe aufgrund des anhaltenden Markterfolgs der innovativen Stow'n Go™-Technik um 5% auf 407.500 Fahrzeuge. Verkaufszuwächse erzielte die Chrysler Group auch bei den Modellen Dodge Sprinter (+ 92%) und Chrysler PT Cruiser (+ 15%). Rückgänge waren hingegen bei den Modellen Dodge Durango (-16%) und Dodge Ram (-6%) zu verzeichnen. Von den völlig neuen Modellen Dodge Charger und Jeep® Commander, die erst ab Mai bzw. September 2005 im Markt verfügbar waren, wurden bereits 44.800 bzw. 17.000 verkauft.

Zum Jahresende lag der Fahrzeugbestand bei den Händlern in den USA bei 598.200 (i. V. 600.600) Fahrzeugen; damit hatte er eine Reichweite von 85 (i. V. 81) Tagen.

**Produktoffensive im Jahr 2005.** Zusätzlich zur Steigerung der Effizienz und der Produktqualität liegt ein strategischer Schwerpunkt der Chrysler Group weiterhin darin, ihre Wettbewerbsposition durch neue Fahrzeuge dauerhaft zu verbessern. Deshalb hat die Chrysler Group ihre Produktoffensive im Jahr 2005 mit vielfach ausgezeichneten Fahrzeugen wie dem Dodge Charger, dem Jeep® Commander oder dem neuen Dodge Ram Mega Cab Pickup fortgeführt.

Die sportliche Limousine Dodge Charger wurde vom Magazin Consumer Guide als »Bestes Fahrzeug« unter den großen Limousinen gekürt. Die Polizeifahrzeuge der Modelle Dodge Charger und Dodge Magnum, angetrieben mit dem 3,5-Liter-V6- oder dem 5,7-Liter-HEMI-V8-Motor, wurden im Testprogramm der Polizei des Staates Michigan mit dem Titel »Bestes Fahrzeug ihrer Klasse« ausgezeichnet.

Auch der Jeep® Commander, der erste Jeep® mit drei Sitzreihen, wird in der Öffentlichkeit und in den Medien sehr positiv beurteilt. Der Dodge Ram Mega Cab konnte sich als geräumigster und leistungsstärkster Pickup im Markt beim Truck'in-Magazin den Titel »Truck of the Year« sichern.

Um die wachsende Nachfrage nach besonders sportlichen und leistungsstarken Fahrzeugen zu bedienen, haben wir unsere SRT (Street and Racing Technology)-Modellreihe um fünf zusätzliche Fahrzeuge erweitert: den Chrysler 300C SRT8, den Dodge Charger SRT8, den Dodge Magnum SRT8 und das sportliche Coupé Dodge Viper SRT10. Das bislang leistungsstärkste Fahrzeug der Marke Jeep®, der Grand Cherokee SRT8, ist seit Anfang des Jahres 2006 bei den Händlern verfügbar.

**Angebotspalette auch außerhalb Nordamerikas erweitert.** Mittelfristig plant die Chrysler Group, ihre Präsenz in den internationalen Märkten deutlich auszubauen. Im Jahr 2005 wurde die Produktpalette für die internationalen Märkte erweitert; sie umfasst nun auch die Diesel- und Rechtslenkervarianten des Chrysler 300C sowie den modellgepflegten PT Cruiser mit dem deutlich aufgewerteten 2,2-Liter-Diesel-Motor. Der Jeep® Grand Cherokee wird seit dem zweiten Quartal des Jahres 2005 mit einem völlig neuen V6-Diesel-Motor an unsere Kunden außerhalb Nordamerikas ausgeliefert.

Seit Juli 2005 wird der neue Jeep® Grand Cherokee in unserem Auftrag auch bei Magna Steyr in Graz, Österreich, für die internationalen Märkte gefertigt. Außerdem werden dort die Modelle Chrysler 300C Limousine und Touring sowie die mit der Stow'n Go™-Technik ausgestatteten Minivans Chrysler Voyager und Grand Voyager montiert. Insgesamt wurden im Jahr 2005 in unserem Auftrag 79.500 (i. V. 64.000) Fahrzeuge in Graz produziert. Ab dem Frühjahr 2006 werden wir auch den Jeep® Commander bei Magna Steyr fertigen lassen. Darüber hinaus führen wir die Marke Dodge im Jahr 2006 auch außerhalb Nordamerikas ein und werden dort das Produktangebot deutlich erweitern.

Mit dem modernen Styling des **Jeep® Compass** wollen wir neue Kunden für die Marke **Jeep®** gewinnen.



Im September 2005 haben wir angekündigt, dass die Beijing Benz-DaimlerChrysler Automotive Ltd. (BBDCA), ein Joint Venture zwischen der DaimlerChrysler AG, DaimlerChrysler (China) Ltd. und Beijing Automotive Industry Holding Corporation Ltd. (BAIC), ab Ende des Jahres 2006 die Fertigung von Chrysler-300-Limousinen für den chinesischen Markt aufnehmen soll. Darüber hinaus wurden Lizenzverträge zur Fertigung von Minivans in China und Taiwan abgeschlossen.

**Produktivität in der Fertigung gesteigert.** Die Chrysler Group verfolgt das Ziel, bis zum Jahr 2007 hinsichtlich der Fahrzeugqualität und Produktivität zu den besten Wettbewerbern im nord-amerikanischen Markt aufzuschließen. Deshalb haben wir im Jahr 2005 weitere Maßnahmen ergriffen, mit denen wir die Produktivität weiter steigern und die Prozesse in der Fertigung optimieren wollen. Dazu zählen vor allem eine intensivere Unterstützung und Schulung der Mitarbeiter in der Fertigung. Zusätzlich führen wir in Zusammenarbeit mit der amerikanischen Automobilergewerkschaft (UAW) in unseren Werken neu strukturierte Arbeitsabläufe ein, mit denen die Innovationsbereitschaft und Kreativität der Mitarbeiter gefördert und gleichzeitig ein besseres Arbeitsumfeld ermöglicht werden soll.

Das Ergebnis der Maßnahmen, die wir bereits in den zurückliegenden Jahren umgesetzt haben, zeigt sich im »Harbour Report North America 2005«, der renommiertesten Analyse zur Messung der Produktivität von amerikanischen Automobilherstellern: Danach hat die Chrysler Group die Produktionszeit für ein Fahrzeug im Jahr 2004 erneut um 4,2% auf 35,85 Stunden verringert. Darüber hinaus sind Werke der Chrysler Group Spitzenreiter in den Segmenten Subcompact-Fahrzeuge, Minivans, Vorderrad- und Hinterradantrieb sowie bei der Motorenfertigung. In den zurückliegenden drei Jahren konnte die Produktivität um insgesamt 19% gesteigert werden – ein in der Branche herausragendes Ergebnis.

**Mehr Flexibilität in den Werken.** Damit unsere Fertigung noch flexibler und wettbewerbsfähiger wird, stellen wir Produktionsanlagen und -prozesse in weiteren Werken auf die Fertigung mehrerer Modelle auf einem Band um. Jüngstes Beispiel hierfür ist das Montagewerk Toledo North (Ohio). Dort wird künftig der neue Dodge Nitro auf derselben Montagelinie gefertigt, auf der auch der Jeep® Liberty produziert wird. Im Jahr 2006 wird das Werk Belvidere, beginnend mit der Montage des Dodge Caliber, des Jeep® Compass und eines dritten Modells zum Jahresende, neue Maßstäbe in der Fertigungsflexibilität innerhalb der Chrysler Group setzen.

**Richtungweisender Vertrag mit Gewerkschaft abgeschlossen.** Ein wichtiger Schritt in Richtung Steigerung der Flexibilität und Begrenzung der Kosten in unseren kanadischen Werken war auch der neue Drei-Jahres-Vertrag, der im September 2005 mit der kanadischen Automobilergewerkschaft abgeschlossen wurde. Die neue Vereinbarung verringert den jährlichen Anstieg bei den Löhnen und den Leistungen für Alters- und Gesundheitsfürsorge auf weniger als die Hälfte im Vergleich zu den zurückliegenden Jahren. Gleichzeitig eröffnet sie der Chrysler Group eine höhere Flexibilität im Personaleinsatz und bei der Gestaltung der Arbeitsprozesse.

**Fertigungsbeginn beim Weltmotor.** Bei der Entwicklung und Fertigung von Motoren geht die Chrysler Group völlig neue Wege. So startete die Global Engine Manufacturing Alliance (GEMA), eine Kooperation zwischen der Chrysler Group, Hyundai Motor Company und Mitsubishi Motors, im Oktober 2005 die Serienproduktion des so genannten Weltmotors in einem neuen Werk in Dundee, Michigan. Der Weltmotor wurde von den Partnern gemeinsam entwickelt; er bildet die Basis für kleine, sparsame und emissionsarme Vierzylinder-Benzin-Aggregate.

Die neue Weltmotoren-Familie mit 1,8-, 2,0- und 2,4-Liter-Varianten kommt bei der Chrysler Group ab dem Jahr 2006 zunächst beim Dodge Caliber und dann auch in weiteren Modellen zum Einsatz. Zusätzlich zum ersten Werk in Dundee (Michigan) soll an diesem Standort zum Jahresende 2006 eine weitere Fabrik die Produktion aufnehmen.

Der neue **Chrysler Aspen** – der erste SUV von Chrysler – verbindet das elegante Styling der Marke Chrysler mit Leistungsstärke und Komfort.



Rechnet man die beiden weiteren GEMA-Werke in Südkorea und einen Fertigungsstandort in Japan dazu, liegt die maximale Produktionskapazität für den Weltmotor bei rund 1,8 Mio. Einheiten. Die GEMA steht für ein völlig neuartiges Geschäftsmodell, das die Stärken der einzelnen Partner bündelt und durch weltweit hohe Stückzahlen beachtliche Kostenvorteile erzielen wird. Durch den flexiblen Einsatz hoch qualifizierter Mitarbeiter und modernster Fertigungstechnologie wird die GEMA bei der Produktivität in der Motorenfertigung neue Maßstäbe setzen.

**Attraktive neue Produkte im Jahr 2006.** Im Jahr 2006 will die Chrysler Group insgesamt zehn neue Produkte auf den Markt bringen – das sind mehr als je zuvor in der Geschichte des Unternehmens. Hierzu zählen der Chrysler Aspen, der Jeep® Wrangler, der Jeep® Compass, der Dodge Caliber und der Dodge Nitro.

Der Chrysler Aspen ist der erste Geländewagen der Marke Chrysler. Er überzeugt durch sein elegantes Design, seine Leistungsmerkmale und seine hochwertige Ausstattung. Als interessante Alternative im Marktsegment der hochwertigen Geländewagen erweitert der Chrysler Aspen die Produktpalette der Marke Chrysler.

Der völlig neue Dodge Caliber verbindet die sportliche Linienführung eines Coupés mit der Stärke und Funktionalität eines Geländewagens. Er ist das erste kompakte Fahrzeug der Chrysler Group, das mit Allradantrieb angeboten wird. Darüber hinaus wird im Dodge Caliber erstmals das volle Spektrum der neuen Weltmotoren angeboten. In Europa und anderen Märkten außerhalb Nordamerikas werden wir den Dodge Caliber auch mit einem 2,0-Liter-Turbodieselmotor anbieten. Der fünf-sitzige mittelgroße Geländewagen Dodge Nitro soll vor allem Kunden ansprechen, die einen besonderen Stil, ein sportliches Leistungsprofil und hohe Ladeflexibilität suchen.

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt im September 2005 gab die Marke Jeep® mit den Konzeptfahrzeugen Jeep® Patriot und Jeep® Compass einen Ausblick auf die geplante Erweiterung ihres Angebots. Basierend auf diesen Fahrzeugen wird die Chrysler Group im Jahr 2006 die Fertigung von zwei neuen Geländewagen für die weltweiten Märkte aufnehmen. Als Antriebsaggregate werden der neue leistungsstarke und kraftstoffeffiziente 2,4-Liter-Weltmotor und für die internationalen Märkte auch der 2,0-Liter-Turbodiesel zur Verfügung stehen.

Absatz 2005 <sup>1</sup>	1.000 Einheiten	05/04 in %
<b>Weltweit</b>	2.813	+1
davon: Pkw	644	+6
Leichte Nfz	589	-12
Sports Tourer	298	+6
Minivans	551	+7
Geländewagen	731	+3
USA	2.305	+1
Kanada	210	-1
Mexiko	123	+11
Übrige Märkte	175	+3

<sup>1</sup> Konzernabsatz (einschließlich verleaster Fahrzeuge)

# Nutzfahrzeuge

Günstige Entwicklung der weltweiten Nutzfahrzeugmärkte | Alle Geschäftsbereiche setzen positiven Trend fort | Umsetzung der Initiative »Global Excellence« | Vielzahl neuer Produkte vorgestellt | Operating Profit auf sehr hohem Niveau

	2005	2004	05/04
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Operating Profit	2.093	1.332	+57
Umsatz	40.634	34.764	+17
Sachinvestitionen	1.743	1.184	+47
FuE-Aufwand	1.281	1.226	+4
Produktion	834.657	718.787	+16
Absatz	824.867	712.166	+16
Beschäftigte (31.12.)	117.183	114.602	+2

**Absatz, Umsatz und Operating Profit kräftig gesteigert.** Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge konnte im Jahr 2005 an die sehr positive Entwicklung des Vorjahres anknüpfen. Der Absatz stieg um 16% auf die neue Bestmarke von 824.900 Lkw, Transporter und Busse. Der Umsatz legte ebenfalls um 17% auf 40,6 Mrd. € zu. Der Operating Profit hat mit 2,1 Mrd. € das hohe Vorjahresniveau von 1,3 Mrd. € deutlich übertroffen (vgl. S. 40).

**Sehr positive Entwicklung des Lkw-Geschäfts in allen wichtigen Märkten.** Im Geschäftssegment Lkw konnten wir unseren Absatz auch im Jahr 2005 nochmals deutlich steigern. Mit 509.300 Fahrzeugen wurde das Vorjahresniveau um 25% übertroffen. Dies ist nicht nur auf die weiterhin sehr gute Marktentwicklung in allen wichtigen Märkten zurückzuführen, sondern auch auf den großen Erfolg unserer attraktiven Produkte sowie die ganzjährige Einbeziehung des Geschäftsbereichs FUSO, der im Jahr 2004 nur mit acht Monaten enthalten war.

**Absatzrekord bei Lkw Europa/Lateinamerika.** Mit 148.000 Fahrzeugen übertraf der Absatz des Geschäftsbereichs Lkw Europa/Lateinamerika das Vorjahresniveau um 8% und erreichte damit einen neuen Höchststand. Hohe Wachstumsraten erzielten wir in allen wichtigen Märkten Westeuropas, in der Türkei sowie im Nahen und Mittleren Osten.

In Westeuropa konnte die Marke Mercedes-Benz mit 74.100 (i. V. 66.100) Fahrzeugen und einem Marktanteil von 22% (i. V. 22%) ihre Marktführerschaft im Segment der mittelschweren und schweren Lkw behaupten. In dieser Region war Deutschland mit 36.000 (i. V. 32.900) Lkw der wichtigste Absatzmarkt; der Marktanteil lag mit 42% auf Vorjahresniveau. Sehr positiv entwickelte sich vor allem der Absatz des Actros, der sich durch seine hohe Qualität auszeichnet.

Aus dem hochwertigen Produktportfolio von DaimlerChrysler, dem weltgrößten Nutzfahrzeughersteller mit starken, attraktiven Marken: der Mercedes-Benz Actros, der Freightliner Coronado und der FUSO Canter (w.l.n.r.).



Auch in Lateinamerika (ohne Mexiko) konnte der Geschäftsbereich den Absatz auf 31.300 Fahrzeuge leicht steigern. In Brasilien haben wir mit einem Marktanteil von 31% unsere Spitzenposition bestätigt. Dies ist insbesondere auf die erfolgreichen Produkte im Schwer-Lkw-Bereich zurückzuführen, die einen sehr hohen Kundennutzen aufweisen.

**Kräftiger Absatzanstieg in Nordamerika.** Der Geschäftsbereich Lkw NAFTA steigerte seinen Absatz um 20% auf 182.400 Lkw. Insbesondere in der Klasse 8 (schwere Lkw ab 15 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) nahm das Marktvolumen deutlich zu. Der Absatz von Fahrzeugen der Marken Freightliner, Sterling und Western Star erhöhte sich in diesem Segment um 28% auf 111.900 Einheiten. Der Marktanteil wuchs von 35% auf 36%. In der Gewichtsklasse 5-7 (mittelschwere Lkw) setzte der Geschäftsbereich 51.200 (i. V. 50.500) Fahrzeuge ab; der Marktanteil erreichte 23% (i. V. 25%). Im Rahmen der Initiative »Global Excellence« und der damit verbundenen Portfolioüberprüfung haben wir im Dezember 2005 das Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuggeschäft unter der Marke American LaFrance an die Investmentgesellschaft Patriarch Partners, LLC, veräußert.

Bei seinen Entwicklungsaktivitäten hat sich der Geschäftsbereich im Jahr 2005 auf die Komponenten Chassis, Führerhaus und Motor konzentriert. Dies war unter anderem bedingt durch die verschärften Abgasregelungen in den USA (EPA07), die ab Januar 2007 wirksam werden. Im Berichtsjahr konnte der Anteil von konzerneigenen Aggregaten in Lkw der Marken Freightliner und Sterling weiter gesteigert werden.

**FUSO stärkt Marktposition in Asien.** Im Jahr 2005 hat der Geschäftsbereich FUSO weltweit 178.900 Lkw und Busse abgesetzt. Insgesamt wurden 59.000 Fahrzeuge im Heimatmarkt Japan und 119.900 Fahrzeuge außerhalb Japans verkauft. Im Vorjahr war der Geschäftsbereich aufgrund der Erstkonsolidierung nur mit acht Monaten und 118.100 Fahrzeugen im Absatz des Geschäftsfelds enthalten.

Nachdem das Marktvolumen für Nutzfahrzeuge in Japan im ersten Halbjahr 2005 rückläufig war, setzte in der zweiten Jahreshälfte eine kräftige Belebung der Nachfrage ein. Dies ist auch auf vorgezogene Fahrzeugkäufe aufgrund der neuen Abgasgesetzgebung JPN 05 zurückzuführen, die bis September 2007 von allen Wettbewerbern zu erfüllen ist. Aufgrund der Rückrufaktionen im Jahr 2004 und des zeitweiligen Ausschlusses von öffentlichen Ausschreibungen ging der Marktanteil der Marke FUSO von 27% auf 23% zurück. Außerhalb Japans stieg der Absatz dagegen. Eine gute Entwicklung der Exportmärkte, vorgezogene Fahrzeugkäufe im Vorfeld strengerer Abgasnormen sowie die Einführung der neuen Generation des leichten Lkw Canter waren ausschlaggebend für diese Entwicklung.

Der neue **Mercedes-Benz Sprinter** ist Vorreiter in Sachen Sicherheit. Der **Mercedes-Benz Viano** erhielt als sicherster Transporter in seiner Gewichtsklasse fünf Sterne nach EURO NCAP.



**Geschäftsbereich Transporter mit Absatzrekord.** Der Geschäftsbereich Transporter hat weltweit 267.200 Transporter abgesetzt (+ 2%) und damit ebenfalls einen neuen Absatzrekord erzielt. Der Zuwachs ist vor allem auf die deutlich höhere Nachfrage nach dem Sprinter zurückzuführen, der in seinem letzten Produktionsjahr mit 164.000 (i. V. 151.300) Fahrzeugen eine neue Absatzbestmarke erreichte. Im gesamten Produktlebenszyklus wurden mehr als 1,3 Millionen Sprinter verkauft. Damit ist der Mercedes-Benz Sprinter seit zehn Jahren Maßstab seiner Klasse. Den Nachfolger des Sprinter haben wir Ende des Jahres 2005 der Presse vorgestellt. Während der Transporterabsatz in Europa leicht unter dem Vorjahresniveau lag, konnten wir vor allem im NAFTA-Raum zulegen. Im Segment der mittelgroßen und großen Transporter in Westeuropa hat der Geschäftsbereich mit einem Marktanteil von 16% (i. V. 17%) die Marktführerschaft behauptet.

Die Transportermodelle Vito und Sprinter wurden aufgrund ihrer positiven Fahreigenschaften, ihres Komforts, ihrer Funktionalität und ihres Designs in ihren jeweiligen Klassen als »Kurier-, Express- und Paketdienst-Transporter des Jahres 2005« ausgezeichnet. Von der Fachzeitschrift »Firmenauto« wurden beide Modelle zudem für ihre aktive Sicherheit prämiert. Bei einem Vergleich der Prüforganisation Dekra erhielt der Viano aufgrund seines hohen Sicherheitsstandards die Bestnote von fünf Sternen.

**Höherer Absatz bei Omnibussen.** Der Geschäftsbereich Omnibusse steigerte mit seinen Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion den weltweiten Absatz um 10% auf 36.200 Busse und Fahrgestelle. Aufgrund des Markterfolgs unserer Produkte konnten wir in der Klasse über 8 t zulässiges Gesamtgewicht mit einem weltweiten Marktanteil von 17% (i. V. 16%) unsere führende Marktposition weiter ausbauen. In Europa haben wir 8.400 (i. V. 8.800) Fahrzeuge abgesetzt. In Südamerika verzeichnete der Geschäftsbereich eine Absatzsteigerung um 2% auf 14.600 Fahrzeuge; mit einem Marktanteil von 49% wurde auch in dieser Region die führende Position behauptet. In Mexiko konnte mit 5.800 Bussen und Fahrgestellen (+ 28%) und einem Marktanteil von 55% (i. V. 53%) die Marktführerschaft sogar noch ausgebaut werden. In der Region Mittlerer Osten war der Geschäftsbereich mit 2.300 (i. V. 400) Einheiten, bei denen es sich vorwiegend um Fahrgestelle aus brasilianischer Produktion handelte, ebenfalls sehr erfolgreich.

**Richtungweisende Produktneuheiten und Technologien vorgestellt.** Seit Anfang des Jahres 2005 bieten wir den Transporter Viano serienmäßig mit einem Diesel-Partikelfilter an. Als einziges Fahrzeug seiner Klasse ist der Vito auf Wunsch mit Diesel-Partikelfilter erhältlich. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt im September 2005 wurde der neue Viano 4MATIC vorgestellt.

Eindrucksvolle Lkw-Produktneuheiten, wie den Concept-Truck Actros »Cruiser« 1860 LS sowie neue Anwendungen für die Axor-Baufahrzeuge, hat das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge im Oktober 2005 auf dem Internationalen Nutzfahrzeugsalon RAI in Amsterdam präsentiert. Darüber hinaus wurden erstmalig die BlueTec-Diesel-Technologie für die Lkw-Baureihen Atego und Axor sowie der leichte Lkw Canter mit Hybridantrieb vorgestellt. Im Jahr 2005 haben wir bereits 8.600 Lkw mit der BlueTec-Diesel-Technologie abgesetzt. In Amsterdam wurde auch der Transporter Vito 4x4 mit Allradantrieb präsentiert.

Ein neues Kapitel  
der Großraum-  
Stadtlinienbusse: der  
19,54 m lange  
Mercedes-Benz  
»CapaCity«.



Auf den Technologietagen in Papenburg haben wir im Herbst 2005 Innovationen in puncto Sicherheit, wie beispielsweise ein Notbremssystem für den Lkw Actros, das ab Juni 2006 als »Active Brake Assist« angeboten werden wird, sowie alternative Antriebskonzepte wie den Erdgas- und Hybridantrieb für Lkw und Transporter vorgestellt.

Im Bussegment hat der Geschäftsbereich Omnibusse seine Produktoffensive in Europa fortgesetzt. Zum Full-Line-Angebot zählen seit Herbst 2005 die neue Generation des Reisebusses Mercedes-Benz Travego, der Stadt- und Überlandbus Mercedes-Benz Citaro Low Entry sowie der neue Überlandbus Setra MultiClass 400. Mit einem breiten Angebot an umweltfreundlichen Antrieben, wie beispielsweise dem Brennstoffzellenantrieb für den Mercedes-Benz-Stadtbuss Citaro und dem Hybridantrieb für Busse der Marke Orion in Nordamerika, konnten wir unsere Innovations- und Technologieführerschaft auch im Busbereich bestätigen.

**Erfolg durch »Global Excellence«.** Im Juni 2005 hat das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge das auf vier Initiativen basierende Programm »Global Excellence« vorgestellt, das die Wettbewerbsfähigkeit aller Bereiche weiter verbessern wird.

Im Rahmen der Initiative »Optimierung des Geschäftsmodells« sollen die Abhängigkeit vom Branchenzyklus vermindert und die Profitabilität des Geschäftsfelds auch in Jahren schwacher Nutzfahrzeugmärkte sichergestellt werden. Im Fokus der Initiative »Operational Excellence« stehen die Senkung von Material- und Fixkosten, die Optimierung der weltweiten Prozesse und eine weitere Flexibilisierung in den Produktionswerken. Bei der Initiative »Wachstum in den weltweiten Nutzfahrzeugmärkten« geht es vor allem um Anstrengungen in den asiatischen Märkten mit hohem Wachstumspotenzial. Der Geschäftsbereich FUSO, dem dabei eine Schlüsselrolle zukommt, wird hierbei noch stärker in das Geschäftssegment Lkw integriert. Ziel der vierten Initiative »Künftige Produktgenerationen« ist es, die Innovationsführerschaft mit neuen Produkten und Technologien zu untermauern und auszubauen.

Nutzfahrzeug-Absatz 2005 <sup>1</sup>	in 1.000	05/04
	Nfz	in %
Gesamt	825	+16
davon: Transporter	267	+2
Lkw <sup>2</sup>	502	+24
Busse	44	+18
Andere Produkte <sup>3</sup>	12	+12
Europa	322	+1
davon: Deutschland	111	-0
Westeuropa (ohne Deutschland)	166	+2
davon: Großbritannien	36	-2
Frankreich	32	+7
Italien	18	+1
NAFTA	218	+23
davon: USA	183	+21
Südamerika	62	+11
davon: Brasilien	35	-2
Asien/Australien	181	+39

<sup>1</sup> Konzernabsatz (einschließlich verleaste Fahrzeuge)

<sup>2</sup> einschließlich Schulbusse von Thomas Built Buses und Fahrgestelle von Freightliner

<sup>3</sup> In Südafrika produzierte Mitsubishi Pickup L200 und Mitsubishi Pajero



# Financial Services

Erfreuliche Geschäftsentwicklung im Jahr 2005 | Vertragsvolumen auf 117,7 Mrd. € gestiegen | Marktpräsenz auf China ausgeweitet | Toll Collect-Mautsystem arbeitet reibungslos, System auf neue Software OBU 2 umgestellt | Operating Profit verbessert

	2005	2004	05/04
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Operating Profit	1.468	1.250	+17
Umsatz	15.439	13.939	+11
Vertragsvolumen	117.724	102.399	+15
Sachinvestitionen	45	91	-51
Beschäftigte (31. 12.)	11.129	11.224	-1

**DaimlerChrysler Financial Services verzeichnet stabile Geschäftsentwicklung.** Das Geschäftsfeld Financial Services hat sich auch im Jahr 2005 in allen Regionen sehr positiv entwickelt. Das Vertragsvolumen stieg um 15% auf 117,7 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Anstieg 3%. Zum Ende des Jahres 2005 umfasste das Portfolio weltweit 6,4 Mio. verleaste und finanzierte Fahrzeuge. In einem wettbewerbsintensiven Umfeld erreichte das Neugeschäft 48,2 (i. V. 50,9) Mrd. €.

Der Operating Profit konnte gegenüber dem Vorjahr um 17% auf 1,5 Mrd. € gesteigert werden. Die Zahl der Beschäftigten bei DaimlerChrysler Financial Services lag mit weltweit 11.129 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf dem Niveau des Vorjahres (vgl. S. 41).

Aufgrund der klaren Fokussierung auf Finanzdienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette haben wir zu Beginn des Jahres 2005 das Geschäftsfeld in Financial Services umbenannt. Mit dem neuen Namen stärken wir die Identität des Geschäftsfelds und machen deutlich, dass Financial Services als globaler Finanzdienstleister für exzellente Finanzdienstleistungen und eine wirksame Absatzunterstützung für die Automobilmarken des DaimlerChrysler-Konzerns steht.

**Zusammenarbeit mit Händlern und Fahrzeugmarken in Nord- und Südamerika verbessert.** Im Rahmen einer organisatorischen Neuordnung haben wir alle Finanzdienstleistungsaktivitäten in Nord- und Südamerika in der Region »Americas« zusammengefasst. Das Vertragsvolumen erhöhte sich in dieser Region um 18% auf 85,9 Mrd. € und erreichte einen Anteil von 73% am Gesamtportfolio; bereinigt um Wechselkurseffekte legte es um 1% zu. Das Neugeschäft verringerte sich von 35,1 Mrd. € auf 31,8 Mrd. €. Dies ist auf Anpassungen bei den Kaufanreizprogrammen zurückzuführen, die im Vorjahr durch das Bonus Cash Programm bei Chrysler Financial zu einer kräftigen Steigerung des Neugeschäfts geführt hatten.

Im Jahr 2005 haben wir die enge Zusammenarbeit mit den Fahrzeugmarken weiter ausgebaut. Im intensiven Dialog mit den Händlern entstanden neue Finanzprodukte zur Verlängerung (»Bridge Leases«) oder zum vorzeitigen Abschluss von neuen Leasing- oder Finanzierungsverträgen (»Lease pull-ahead«). Um bei der hohen Nachfrage nach Freightliner-Lkw die Auslieferung der Fahrzeuge an die Kunden zu beschleunigen, haben wir im Bereich Truck Financial unsere Kreditgenehmigungsprozesse durch im Vorfeld vorgenommene Bonitätsprüfungen optimiert. Der Prozess der Abwicklung von Pkw-Finanzierungen wurde mit der Einführung eines neuen Moduls zum elektronischen Vertragsabschluss (»eContracts«) erweitert, das im Pilotbetrieb getestet wurde. Die Prozesse der Bearbeitung von Kreditanfragen und der Prüfung der Vertragsdaten wurden weiter automatisiert. Dadurch haben wir die Servicequalität für die Händler nochmals verbessert. Umfragen unter den Chrysler- und Mercedes-Benz-Händlern durch J.D. Power and Associates bestätigen die Zufriedenheit der Händler mit unseren Finanzdienstleistungsangeboten.



DaimlerChrysler Financial Services ist mit mehr als sechs Millionen Verträgen der bevorzugte Finanzdienstleister aller Fahrzeugmarken des Konzerns.

**Erfreulicher Geschäftsverlauf in der Region Europa, Afrika, Asien/Pazifik.** Auch in der Region Europa, Afrika, Asien/Pazifik hat sich das Geschäft erfreulich entwickelt. Das Vertragsvolumen übertraf mit 31,8 Mrd. € das Vorjahresniveau um 8%. Besonders dynamisch entwickelte sich das Geschäft in Südafrika, der Türkei und in Thailand. In den europäischen Kernmärkten Großbritannien, Italien und Frankreich blieb das Portfolio mit 7,3 Mrd. € stabil. In den osteuropäischen Ländern Polen, Ungarn, Tschechien, Slowakei und Slowenien nahm das Vertragsvolumen auf 0,9 Mrd. € zu (+7%). In Deutschland hat die DaimlerChrysler Bank, unsere größte Gesellschaft in dieser Region, mit ihren attraktiven Angeboten den Anteil geleaster und finanzierter Fahrzeuge am Absatz der Konzernmarken nochmals gesteigert. Die Bank verantwortete ein Vertragsvolumen von 15,2 (i. V. 14,5) Mrd. €. Zum Jahresende betreute die DaimlerChrysler Bank rund 987.000 Kunden, 7% mehr als vor einem Jahr. In den Märkten in Afrika und Asien/Pazifik haben wir das Vertragsvolumen um 23% auf 5,4 Mrd. € erhöht.

Im Jahr 2005 konnten wir mit neuen Finanzprodukten und der Erschließung neuer Märkte unsere Position als herstellerverbundener Finanzdienstleister weiter ausbauen. Durch die Vereinheitlichung der Prozesse bei der Kredit- und Vertragsbearbeitung haben wir unsere Kostensituation und damit die Wettbewerbsposition verbessert.

Als erster automobiler Finanzdienstleister haben wir eine europäische Plattform für Asset-Backed Securities (ABS) etabliert, über die unsere europäischen Ländergesellschaften Autokredite verbriefen und am Kapitalmarkt platzieren können.

Seit November 2005 bietet Financial Services in China als erstes Finanzdienstleistungsunternehmen Finanzierungen für Pkw und Nutzfahrzeuge sowie Versicherungen an. Das Angebot richtet sich an Händler und Endkunden. Financial Services unterstützt mit seinem Finanzdienstleistungsangebot die Erschließung dieses strategisch bedeutenden Marktes durch den DaimlerChrysler-Konzern. Zunächst konzentrieren wir unsere Aktivitäten auf die stark wachsenden Wirtschaftszentren Peking, Shanghai und Guangzhou.

#### Flottenmanagement erweitert internationale Präsenz.

Der Bereich Fleet Management profitierte im Berichtsjahr von der wachsenden Nachfrage nach umfassenden markenübergreifenden Fuhrparklösungen. Das Leistungsspektrum reicht von der Beratung über die Fahrzeugbeschaffung einschließlich Finanzierung und Leasing sowie fuhrparkbezogenen Leistungen, wie die Bereitstellung von Informationen zur Unterstützung des Fuhrparkmanagements, bis hin zur Fahrzeugverwertung. Das Angebot des Bereichs Fleet Management richtet sich sowohl an lokal operierende Fuhrparkbetreiber als auch an Unternehmen, die internationale Großflotten betreiben. Bei beiden Kundengruppen verfolgen wir das Ziel, neue und bestehende Kunden optimal zu betreuen und ihnen das Angebot der Marken von DaimlerChrysler näher zu bringen. Durch die Aufnahme von Fleet Management in das Produktangebot unserer Tochtergesellschaft in der Schweiz haben wir unsere europäische Präsenz weiter ausgebaut; Flottenmanagementleistungen bieten wir mittlerweile in zwölf Ländern weltweit an.

**Toll Collect-Mautsystem funktioniert reibungslos.** Das zum Jahresbeginn 2005 erfolgreich gestartete Mautsystem für Lkw über 12 t zulässiges Gesamtgewicht erwies sich als zuverlässig; es arbeitet auch im Volllastbetrieb äußerst stabil. Insgesamt waren 482.000 On-Board-Units 1 (OBU 1) im Einsatz. Im Jahr 2005 wurden in der Gesamtsumme 24 Mrd. Streckenkilometer durch das Mauterfassungssystem erfasst. Die neue Softwareversion OBU 2, die eine Aktualisierung von Betriebsdaten per Mobilfunk ermöglicht, wurde im Jahresverlauf sukzessive in den Lkw eingesetzt. Die Umstellung von der OBU 1 auf die OBU 2 zum 1. Januar 2006 erfolgte planmäßig. DaimlerChrysler Financial Services ist am Toll Collect-Konsortium mit 45% beteiligt.

# Übrige Aktivitäten

EADS mit deutlich höherem Ergebnisbeitrag | Verkauf des Geschäftsbereichs DaimlerChrysler Off-Highway vereinbart | Anteile an der Mitsubishi Motors Corporation veräußert

	2005	2004	05/04
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Operating Profit	591	456	+30
Umsatz	2.396	2.200	+9
Sachinvestitionen	109	134	-19
FuE-Aufwand	240	228	+5
Beschäftigte (31. 12.)	18.164	20.636	-12

**Konzentration auf das Kerngeschäft vorangetrieben.** Das Segment Übrige Aktivitäten enthält unsere 33%ige Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) sowie den Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway. Darüber hinaus sind in diesem Segment die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften enthalten.

Unsere Beteiligung an der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) wurde seit dem 30. Juni 2004 als zum Marktwert bilanziertes Finanzinvestment in den Konzernabschluss einbezogen. Infolge weiterer Ausübungen aus Pflichtwandelanleihen der MMC reduzierte sich unser Anteil an MMC im Jahresverlauf von 19,7% auf 12,4%. Am 17. November 2005 haben wir unsere Anteile an der MMC vollständig veräußert (vgl. S. 34). Im Rahmen der weiteren Fokussierung auf unser Kerngeschäft haben wir uns im Dezember 2005 mit dem schwedischen Finanzinvestor EQT über den Verkauf des Geschäftsbereichs DaimlerChrysler Off-Highway geeinigt. Die Transaktion umfasst sowohl die MTU Friedrichshafen GmbH als auch die Off-Highway-Aktivitäten der Detroit Diesel Corporation (DDC). Der Eigentumsübergang wird voraussichtlich im ersten Quartal 2006 erfolgen.

## EADS

**EADS setzt Wachstumskurs eindrucksvoll fort.** Die EADS ist ein weltweit führendes Unternehmen der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie. Auch im Geschäftsjahr 2005 hat sie ihr Wachstum fortgesetzt und erwartet, dass sowohl der Umsatz als auch der operative Gewinn erneut über dem Vorjahresniveau liegen werden. Die EADS veröffentlicht ihre Geschäftszahlen für das Jahr 2005 am 8. März 2006.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2005 stieg der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) ermittelte Umsatz von 21,5 Mrd. € auf 23,4 Mrd. €. Zu diesem Anstieg haben die gegenüber dem Vorjahreswert höheren Flugzeugauslieferungen von Airbus ganz wesentlich beigetragen. Darüber hinaus haben auch die Geschäftsbereiche Raumfahrt sowie Verteidigungs- und Sicherheitssysteme ihr Geschäftsvolumen gesteigert.

In den Monaten Januar bis September 2005 erwirtschaftete die EADS einen operativen Gewinn (EBIT: Gewinn vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten) von 2,1 (i. V. 1,5) Mrd. €.

Der Auftragseingang der EADS legte in den ersten neun Monaten um 88% auf 38,8 Mrd. € zu (per September 2004: 20,6 Mrd. €). Mit 210,4 Mrd. € übertraf der Auftragsbestand den Wert zum Ende des Geschäftsjahres 2004 von 184,3 Mrd. € deutlich. Damit verfügte die EADS über den höchsten Auftragsbestand in der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie.

Für das Gesamtjahr 2005 erwartet die EADS einen Umsatzanstieg auf über 33 Mrd. € und ein EBIT in Höhe von 2,75 Mrd. € im Vergleich zu 31,8 Mrd. € bzw. 2,4 Mrd. € im Vorjahr.

**Airbus behauptet weltweite Marktführerschaft.** Im Jahr 2005 lieferte Airbus 378 Flugzeuge aus (2004: 320) und lag damit im dritten Jahr in Folge vor seinem Hauptwettbewerber Boeing. Mit 1.055 Festaufträgen erreichte Airbus eine neue Rekordmarke beim Auftragseingang in der Luftfahrtindustrie.

Der neue **Airbus A380**, das Flaggschiff des 21. Jahrhunderts, steht für eine neue Ära im Flugverkehr. Mit einer Kapazität von 555 Passagieren ist er das geräumigste und effizienteste Flugzeug der Welt.



Der enorme Markterfolg von Airbus spiegelt sich auch im Auftragsbestand wider. Dieser belief sich zum 31. Dezember 2005 auf 2.177 (i. V. 1.500) Zivilflugzeuge.

**Neue Airbus-Projekte für künftiges Wachstum.** Am 27. April 2005 absolvierte der Airbus A380, das weltweit größte Passagierflugzeug, erfolgreich seinen Erstflug. Bis Anfang Januar 2006 wurden mit drei A380-Flugzeugen mehr als 220 Testflüge erfolgreich durchgeführt. Zum Jahresende 2005 lagen 159 Festaufträge und Kaufzusagen von 16 Kunden für das neue Airbus-Flaggschiff vor.

Am 6. Oktober wurde zudem das Programm für das neue Langstreckenflugzeug A350 offiziell gestartet. Mit wesentlichen Beteiligungen von Partnern aus China und anderen Ländern am A350-Programm setzt die EADS ihre Internationalisierungsstrategie weiter fort. Zum Jahresende lagen 172 feste Aufträge und Kaufzusagen für den A350 vor.

Darüber hinaus bestellte China im Dezember 2005 für sechs Airlines 150 Flugzeuge der A320-Familie. Für Airbus ist das der bisher größte Auftrag aus China; er unterstreicht die enorme Bedeutung dieses Wachstumsmarktes.

**Erfreuliche Geschäftsentwicklung der anderen Bereiche.** Der Geschäftsbereich Eurocopter wurde auch im Jahr 2005 seiner herausragenden Führungsposition am Hubschraubermarkt gerecht. Kein anderer Hubschrauberhersteller verfügt sowohl im zivilen als auch im militärischen Bereich über ein vergleichbar breites Produktportfolio. Auch geographisch ist Eurocopter in allen Wachstumsregionen präsent. So wurde im Jahr 2005 mit chinesischen Partnern die gemeinsame Entwicklung und Produktion eines neuen Transporthubschraubers vereinbart.

Im Bereich Raumfahrt bestätigen sich die Anzeichen für eine Markterholung. Die Raumfahrtsparte hatte im Jahr 2004 die Gewinnschwelle erreicht; für das Jahr 2005 erwartet die EADS einen positiven Ergebnisbeitrag. Zudem eröffnen die Entscheidungen der ESA-Ministerratskonferenz vom Dezember 2005 neue Geschäftsperspektiven für die deutsche Raumfahrtindustrie. Vor allem die vereinbarte Weiterentwicklung des Ariane-Programms und europäische Initiativen zur Mars-Forschung sind sehr positive Signale.

Trotz knapper Verteidigungsbudgets in Europa erwartet die EADS weiteres Wachstum in ihrem Verteidigungsgeschäft. Die Beteiligung Deutschlands an der Entwicklung des bodengestützten Luftabwehrsystem MEADS zeigt beispielhaft, dass dringend notwendige Projekte zur Modernisierung und Stärkung der Streitkräfte nur im internationalen und transatlantischen Rahmen erfolgen können. Gleichzeitig wird das Dienstleistungsgeschäft – zum Beispiel die Bereitstellung sicherer Kommunikationssysteme – für die langfristige Geschäftsentwicklung immer wichtiger.

## DaimlerChrysler Off-Highway

**Wachstumstrend in schwierigem Umfeld fortgesetzt.** Der Off-Highway-Dieselmotorenmarkt ist im Berichtsjahr trotz hoher Öl- und Rohstoffpreise weiter gewachsen, wenngleich die hohen Zuwachsraten aus dem Jahr 2004 nicht mehr erreicht wurden. Besonders erfreulich entwickelten sich die Marktsegmente Handelsschifffahrt, Rohstoffförderung und Infrastrukturprojekte.

**Umsatz und Auftragseingang deutlich gesteigert.** Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway steigerte seinen Umsatz um 18% auf 2,1 Mrd. €. Zu diesem Wachstum beigetragen haben insbesondere der Bereich Power Generation (Motoren zur stationären Stromerzeugung), Motoren für Bergbau-, Landwirtschafts- und Baufahrzeuge sowie der Bereich Schiffsmotoren.

Der Auftragseingang stieg im Berichtszeitraum um 27% auf 2,3 Mrd. €. An der positiven Entwicklung waren nahezu alle Anwendungsbereiche beteiligt.

## Geschäftsfeldübergreifende Aktivitäten

Der wirtschaftliche Erfolg von DaimlerChrysler gründet auf dem Vertrauen der Menschen in allen Ländern, in denen das Unternehmen tätig ist. Deshalb haben wir die ökonomische, ökologische und gesellschaftlich-soziale Verantwortung fest in unserer Unternehmensstrategie verankert. Wir sind davon überzeugt, dass unternehmerischer Erfolg und gesellschaftliche Verantwortung zusammengehören, dass Wertschöpfung immer Wertorientierung im gesellschaftlichen Raum voraussetzt. Diese Grundsätze bestimmen unser Handeln.

## Inhalt

### 90 Nachhaltigkeit bei DaimlerChrysler

- Dem Leitbild der Nachhaltigkeit verpflichtet
- Aktivitäten im Jahr 2005

### 92 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

- Beschäftigung weltweit auf Vorjahresniveau
- Globale Personalstrategie weiterentwickelt
- Personalanpassungsprogramm für Mercedes Car Group in Umsetzung und für konzernweite Verwaltungsfunktionen in Vorbereitung
- Umsetzung der Vereinbarung »Zukunftssicherung 2012«
- Rund 9.900 Ausbildungsplätze weltweit

### 94 Forschung und Technologie

- 5,6 Mrd. € in Forschung und Entwicklung investiert
- Mit innovativen Sicherheitssystemen zum Unfallsicheren Fahren
- Nachhaltige Mobilität mit alternativen Antriebssystemen
- Innovative Werkstoffe sparen Kosten und schonen die Umwelt

### 96 DaimlerChrysler und die Umwelt

- 1,5 Mrd. € für den Umweltschutz aufgewendet
- Mercedes-Benz S-Klasse als erstes Automobil mit Umweltzertifikat ausgezeichnet
- BlueTec-Technologie für den saubersten Diesel der Welt
- Mit Hybrid-Antriebskonzepten umweltschonend unterwegs
- Environmental Leadership Awards für das Umweltengagement unserer Mitarbeiter

### 98 Weltweiter Einkauf

- Weltweite Vernetzung der Einkaufsaktivitäten vorangetrieben
- Weitere Kostenvorteile und Effizienzfortschritte erarbeitet
- Steigenden Rohstoffpreisen entgegengewirkt
- Global Supplier Awards verliehen

### 100 Gesellschaftliche Verantwortung

- Weltweites gesellschaftliches Engagement
- Stärkung des »Globalen Nachhaltigkeitsverbunds«
- Umfassender Dialog mit Politik, Wirtschaft und Gesellschaft
- Hilfe für Katastrophenopfer
- Aktivitäten für höhere Verkehrssicherheit von Kindern

# Nachhaltigkeit bei DaimlerChrysler

Um die Zukunft unseres Unternehmens langfristig und erfolgreich zu sichern, haben wir uns dem Leitbild der Nachhaltigkeit verpflichtet, das drei Dimensionen von Verantwortung umfasst:

Wir tragen Verantwortung für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und den dauerhaften ökonomischen Erfolg unseres Unternehmens.

Wir schonen die Ressourcen der Erde und leisten einen Beitrag zur Bewahrung einer intakten Umwelt für heutige wie für kommende Generationen.

Wir nehmen unsere Verantwortung gegenüber unseren Kunden, Mitarbeitern, Anteilseignern und der Gesellschaft wahr; das Unternehmen DaimlerChrysler versteht sich überall dort, wo es tätig ist, als Teil der Gesellschaft.

Der Bericht »Fakten zur Nachhaltigkeit 2005« fasst erstmals das vielfältige Engagement des Unternehmens im Bereich Nachhaltigkeit zusammen.



**Dem Leitbild der Nachhaltigkeit verpflichtet.** Profitables Wachstum und die Übernahme ökologischer und gesellschaftlicher Verantwortung gehören bei DaimlerChrysler zusammen. Nachhaltigkeit ist deshalb ein wesentlicher Bestandteil unseres unternehmerischen Handelns – im Interesse von Kunden, Mitarbeitern, Aktionären und der Gesellschaft.

DaimlerChrysler trägt als global tätiges Automobilunternehmen weit reichende Verantwortung. An der Herstellung und dem Vertrieb unserer Produkte sind weltweit mehrere hunderttausend Menschen beteiligt. Unsere Fahrzeuge finden sich in fast allen Ländern der Erde. Sie befriedigen das Bedürfnis der Menschen nach Mobilität und bieten flexible Transportmöglichkeiten für Güter. Damit bilden sie die Grundlage für individuelle Beweglichkeit und Unabhängigkeit und stellen einen wichtigen Faktor moderner Gesellschaften dar.

Zugleich beanspruchen Herstellung und Nutzung unserer Fahrzeuge die natürlichen Ressourcen, und unsere Geschäftstätigkeit beeinflusst die Gesellschaft auf vielfältige Weise. Die weiter zunehmende weltwirtschaftliche Vernetzung und das wachsende Bedürfnis des Menschen nach Mobilität verändern dabei die ökonomischen, ökologischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen. Diese in Einklang mit dem Unternehmenserfolg von DaimlerChrysler zu bringen ist eine globale Herausforderung für die Zukunft.

Das Leitbild der Nachhaltigkeit ist deshalb fest in unserer Unternehmensstrategie verankert und – im Einklang mit internen Richtlinien – fester Bestandteil unserer Werte und Strategie. Diese sind darauf ausgerichtet, den Unternehmenserfolg langfristig zu sichern.

**Aktivitäten im Jahr 2005.** Im Geschäftsjahr 2005 wurde das Nachhaltigkeitsmanagement von DaimlerChrysler deutlich weiterentwickelt. Um das Nachhaltigkeitsprofil des Unternehmens weiter zu schärfen, wurden die Nachhaltigkeitsinitiativen strategisch gebündelt.

In einem ersten Schritt wurden konkrete Nachhaltigkeitsziele und Maßnahmen innerhalb der ökonomischen, ökologischen sowie sozialen und gesellschaftlichen Verantwortung von DaimlerChrysler formuliert. Als Teil einer verbesserten Nachhaltigkeitsberichterstattung haben wir im Juli erstmals den Bericht »Fakten zur Nachhaltigkeit 2005« veröffentlicht.

In der Wiederaufnahme der DaimlerChrysler-Aktie in den renommierten Dow Jones Sustainability Index (DJSI) im September 2005 sehen wir eine Bestätigung für unsere Arbeit.

Die Summe der Aktivitäten im Bereich der Nachhaltigkeit finden Sie im Bericht »Fakten zur Nachhaltigkeit 2005« sowie im Internet unter [www.daimlerchrysler.com/nachhaltigkeit](http://www.daimlerchrysler.com/nachhaltigkeit).



# Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Beschäftigung weltweit auf Vorjahresniveau | Globale Personalstrategie weiterentwickelt | Personalanpassungsprogramm für Mercedes Car Group in Umsetzung und für konzernweite Verwaltungsfunktionen in Vorbereitung | Umsetzung der Vereinbarung »Zukunftssicherung 2012« | Rund 9.900 Ausbildungsplätze weltweit

	2005	2004
Mitarbeiter (31. 12.)		
DaimlerChrysler-Konzern	382.724	384.723
Mercedes Car Group	104.345	105.857
Chrysler Group	83.130	84.375
Nutzfahrzeuge	117.183	114.602
Vertrieb Fahrzeuge	48.773	48.029
Financial Services	11.129	11.224
Übrige Aktivitäten <sup>1</sup>	18.164	20.636

<sup>1</sup> Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway, Zentrale Konzernforschung, Immobilienaktivitäten sowie Holding- und Finanzgesellschaften

**Zahl der Beschäftigten mit 382.700 leicht unter Vorjahresniveau.** Zum 31. Dezember 2005 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 382.724 (i. V. 384.723) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon waren 182.060 (i. V. 185.154) in Deutschland und 97.480 (i. V. 98.119) in den USA tätig. Die Zahl der Auszubildenden belief sich auf 9.880 (i. V. 10.047). Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der Beschäftigten vor allem im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge (+ 2%) an, wo wir aufgrund der hohen Lkw-Nachfrage vor allem in den Geschäftsbereichen Lkw Europa/Lateinamerika und Lkw NAFTA neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt haben. Bei der Mercedes Car Group (- 1%), der Chrysler Group (- 1%) und Financial Services (- 1%) lag die Beschäftigtenzahl jeweils leicht unter dem Vorjahresniveau.

**Globale Personalstrategie weiterentwickelt.** Mit unserer globalen Personalstrategie werden weltweit einheitliche Grundsätze, Standards und Prozesse etabliert. Dies geschieht in Einklang mit den Anforderungen unserer Geschäftsbereiche, die ebenfalls global ausgerichtet sind. Für die Personalarbeit hat DaimlerChrysler daher weltweit einheitliche Kernherausforderungen definiert. Im Rahmen der Kernherausforderung »Exzellente Arbeitsleistung und Produktivität« wurden Maßnahmen verabschiedet, die die Konkurrenzfähigkeit von DaimlerChrysler erhöhen. Wichtige Themen waren dabei, die Arbeitskosten zu reduzieren und zu begrenzen sowie die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit unserer Mitarbeiter zu steigern und zu erhalten. Die personalseitigen Grundlagen zur Unterstützung beim Auf- und

Ausbau unserer Aktivitäten in China haben wir im »Human Resources China Book« festgelegt. Damit schaffen wir durchgängige Standards und erhöhen die Effizienz. Indem wir eine globale »Human Resources ScoreCard« einführen, können wir die Personalarbeit künftig weltweit noch besser messen und steuern.

**Personalanpassung bei der Mercedes Car Group, neues Führungsmodell für DaimlerChrysler.** Ende September 2005 hat der Vorstand für die Mercedes Car Group ein Abbauziel von 8.500 Stellen an den deutschen Standorten festgelegt. Die Personalanpassungen sollen durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen im Verlauf der nächsten zwölf Monate, bis Ende September 2006, erreicht werden. Sie tragen mit einer Erhöhung der Produktivität dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit von Mercedes-Benz deutlich zu verbessern. An der Vereinbarung »Zukunftssicherung 2012« aus dem Jahr 2004, die bei Personalanpassungsbedarf in einem ersten Schritt Freiwilligkeit vorsieht, hält DaimlerChrysler fest. Die Maßnahmen zum freiwilligen Ausscheiden und zur Frühpensionierung führen zu Belastungen von rund 950 Mio. €; davon wurden bereits 570 Mio. € im Jahr 2005 verbucht. Im Rahmen der Umsetzung des im Januar 2006 angekündigten neuen Führungsmodells wird die Mitarbeiterzahl in den Verwaltungsfunktionen bis zum Jahresende 2008 um bis zu 20% reduziert werden.

**Umsetzung der Vereinbarung »Zukunftssicherung 2012«.** Mit der von Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat im Sommer 2004 geschlossenen Vereinbarung »Zukunftssicherung 2012« verfolgt DaimlerChrysler vor allem die folgenden Ziele: Wettbewerbsfähigkeit verbessern, Innovationskraft stärken, Arbeitsflexibilität erhöhen und Beschäftigung in Deutschland sichern. Um die vereinbarten Kosteneinsparungen von jährlich 500 Mio. € mittelfristig zu realisieren, wurde im Berichtsjahr an der Umsetzung der verabredeten Maßnahmen gearbeitet. Diese sind im Wesentlichen:

- Für alle Tarifmitarbeiter der DaimlerChrysler AG wird die Entgeltlinie zum 1. Januar 2006 um 2,79% abgesenkt. Bereits im Jahr 2005 wurde das Vergütungsniveau für neu eingetretene Mitarbeiter abgesenkt.
- Bei den leitenden Führungskräften in Deutschland wird zusätzlich zur Kürzung der monatlichen Festvergütung die variable Vergütung für das Jahr 2006 um 10% reduziert.

Die **Vielfalt** unserer unterschiedlichen Kunden spiegelt sich in der Vielfalt unserer Belegschaft, die zum Erfolg von DaimlerChrysler beiträgt.



- Im Berichtsjahr haben wir an einer umfassenden Neugestaltung der Entgeltstrukturen gearbeitet, die im Zusammenhang mit der Umsetzung des Entgelt-Rahmen-Tarifvertrags (ERA) ab dem Jahr 2007 steht. Dazu werden an allen deutschen Standorten umfangreiche Voraussetzungen geschaffen, um eine einheitliche Vergütung von Arbeitern und Angestellten einführen zu können.
- In industrienahen Dienstleistungsbereichen haben wir bisher rund 4.000 Beschäftigte in den Dienstleistungstarifvertrag überführt.
- Im Jahr 2005 wurden erstmals rund 3.500 neue Fachkräfte in die interne Personaldrehscheibe (»DCmove«) übernommen; davon wurden 350 junge Facharbeiter an verschiedenen Standorten in Deutschland eingesetzt. Mit dieser Maßnahme gewinnt DaimlerChrysler eine höhere Flexibilität beim Personaleinsatz und kann einen Beschäftigungsausgleich zwischen den Standorten einfacher regeln. Die Jungfacharbeiter werden dabei gezielt gefördert und haben die Gelegenheit, ihre Kompetenzen standortübergreifend weiterzuentwickeln.

#### **Fortschritte bei Gesundheitsvorsorge und Arbeitssicherheit.**

Bei der Chrysler Group haben wir gemeinsam mit den Gewerkschaften die Sicherheit am Arbeitsplatz und die betriebliche Gesundheitsvorsorge weiter verbessert. Diese Maßnahmen stießen auf positive Resonanz. So wurde die Chrysler Group im Jahr 2005 von der US-Akademie für Arbeits- und Umweltmedizin aufgrund der innovativen Gesundheitsvorsorge- und Arbeitssicherheitsprogramme und der deutlich verringerten Zahl an arbeitsbedingten Verletzungen ausgezeichnet.

**Führungskräfteentwicklung: mit LEAD zum Erfolg.** Die Führungskräfteentwicklung bei DaimlerChrysler, die wir mit Hilfe des Managementtools LEAD (Leadership Evaluation and Development) weltweit einheitlich durchführen, sichert übergreifende Qualitätsstandards. Wir haben daher das LEAD-Programm um einen individuellen Entwicklungsplan, den »Individual Development Plan«, ergänzt. Die Angebote der DaimlerChrysler Corporate University unterstützen unsere leitenden Führungskräfte zudem dabei, ihre Qualifikation auf internationalem Spitzenniveau zu sichern.

#### **Vielfalt der Belegschaft ermöglicht nachhaltigen Unternehmenserfolg.**

Um die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, beschäftigt DaimlerChrysler ganz bewusst Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich in ihren Kompetenzen, Erfahrungen und Sichtweisen unterscheiden. Die Differenzierung der Beschäftigten nach Alter, Geschlecht oder Nationalität – die »Diversity« – stellt einen wichtigen Erfolgsfaktor dar, weil sich die Mitarbeiter gegenseitig ergänzen. Da in technologieorientierten Unternehmen insbesondere in Deutschland Frauen traditionell unterrepräsentiert sind, wurde vom Global Diversity Council in einem ersten Schritt für jedes Geschäftsfeld ein Zielkorridor für den Anteil von Frauen in Führungspositionen verabschiedet, der bis zum Jahr 2008 erreicht werden soll.

**Imagekampagne – »Pioneers welcome«.** Globales Handeln personalpolitisch erfolgreich zu unterstützen erfordert die Rekrutierung, Integration und Weiterentwicklung von engagierten und geeigneten Mitarbeitern. Mit der neuen Personalimagekampagne »Pioneers welcome« möchte DaimlerChrysler auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten hervorragende Hochschulabsolventen und andere Fachkräfte gewinnen.

**Ausbildung sichert Leistungsfähigkeit langfristig.** DaimlerChrysler hat im Jahr 2005 mit rund 2.600 neu abgeschlossenen Auszubildenden in Deutschland an das sehr hohe Niveau des Vorjahres angeknüpft. Darüber hinaus starteten 472 Personen ein Traineeprogramm. Wir geben jungen Menschen eine berufliche Perspektive und unterstreichen damit unsere soziale Verantwortung. Insgesamt beschäftigen wir in Deutschland 8.300 Auszubildende bzw. 9.900 weltweit. Die Ausbildung junger Menschen wird auch künftig ein Schwerpunkt unserer weltweiten Personalarbeit sein.

**Dank an die Belegschaft.** Der Vorstand dankt allen Beschäftigten von DaimlerChrysler für ihre Initiative, ihr Engagement und ihre Leistung. Wir sind überzeugt, dass wir das Unternehmen mit dem Können, der Begeisterung und der Energie unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in eine erfolgreiche Zukunft führen können. Unser Dank gilt ebenso den Arbeitnehmervertretern für die stets konstruktive Zusammenarbeit.

# Forschung und Technologie

5,6 Mrd. € in Forschung und Entwicklung investiert | Mit innovativen Sicherheitssystemen zum Unfallfreien Fahren | Nachhaltige Mobilität mit alternativen Antriebssystemen | Innovative Werkstoffe sparen Kosten und schonen die Umwelt

**Forschung sichert Wettbewerbsfähigkeit.** Die Forschungsbereiche im Konzern geben Impulse für die technologische Zukunftssicherung von DaimlerChrysler. Dabei verfolgen wir klare Ziele: individuelle Mobilität sichern, Ressourcen schonen, kundenorientierte Innovationen schaffen und Wettbewerbsvorteile erzielen. Dazu haben wir im Jahr 2005 insgesamt 5,6 (i. V. 5,7) Mrd. € für Forschung und Entwicklung aufgewendet.

In der Konzernforschung arbeiteten zum Jahresende 2.600 (i. V. 2.900) Beschäftigte; weitere 25.600 (i. V. 26.100) waren in den Entwicklungsbereichen der Geschäftsfelder Mercedes Car Group, Chrysler Group und Nutzfahrzeuge tätig.

Ihre gemeinsame Arbeit konzentrierte sich im Jahr 2005 auf fünf Kerntechnologiefelder:

- Antriebstechnologie
- Fahrzeugaufbau und Mensch-Maschine-Interaktion
- Werkstoff- und Produktionstechnologie
- Elektrik/Elektronik und Intelligente Transportsysteme
- Software- und Prozesstechnologie

Die Ergebnisse dieser Forschungsarbeit werden über alle Geschäftsbereiche hinweg in den verschiedenen Produktmarken des Konzerns eingesetzt. Darüber hinaus arbeiten unsere Forschungsbereiche an den übergreifenden Themen Diagnose, Testverfahren und Prävention. Damit wir rechtzeitig sich wandelnde Anforderungen an unsere Produkte und unser Unternehmen erkennen, untersuchen wir konzernübergreifend auch die vielfältigen Auswirkungen, und die daraus entstehenden Trends, die neue Technologien auf unsere Gesellschaft haben.

**Die Vision vom Unfallfreien Fahren.** Langfristig verfolgen wir das Ziel, Fahrzeuge für unsere Kunden zu entwickeln, mit denen sie unfallfrei fahren können. Auf dem Weg dorthin setzt die neue S-Klasse mit ihren innovativen Systemen erneut Maßstäbe, insbesondere auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit.

Der neue Bremsassistent PLUS erfasst mittels Radartechnik den Bereich vor dem Fahrzeug. Dabei werden die notwendige Bremskraftunterstützung bei der Gefahr eines Auffahrunfalls berechnet und der Fahrer rechtzeitig gewarnt. Kombiniert mit dem Insas-

senschutzsystem PRE-SAFE® entsteht daraus ein einzigartiges, vorausschauendes Sicherheitssystem, das den Fahrer noch wirkungsvoller als bisher unterstützt.

Darüber hinaus bietet der neuartige Nachtsichtassistent zusätzliche Sicherheit im Dunkeln. Zwei Infrarot-Scheinwerfer beleuchten die Fahrbahn und vergrößern die Sichtweite deutlich. Dazu nimmt eine Infrarot-Kamera das reflektierte Bild der Straßenszene auf und gibt es auf dem Display des Kombi-Instruments wieder. Unsere Vision vom Unfallfreien Fahren wird so schrittweise Wirklichkeit.

Weitere Fortschritte auf diesem Weg erreichen wir mit der nächsten Generation von Assistenzsystemen, die sich auf den Unfallschwerpunkt »Kreuzung« konzentrieren. In diesem Zusammenhang haben wir im Rahmen des öffentlich geförderten Verbundprojekts INVENT vorausschauende Assistenzsysteme weiterentwickelt. Konkret haben wir untersucht, wie der Fahrer bei Gefahren vor allem im Kreuzungsbereich am sinnvollsten unterstützt werden kann. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) 2005 in Frankfurt haben wir mit dem Prototyp eines videobasierten Kreuzungsassistenten erstmals gezeigt, wie Unfälle an Kreuzungen künftig vermieden werden können. Das System basiert auf einem Modul mit Bildverarbeitungs-algorithmen, das Ampeln und Verkehrszeichen erkennt, und einem weiteren Modul, das die Bewegung des Querverkehrs analysiert. Reagiert der Fahrer auf eine Gefahr nicht, so wird er in mehreren Stufen gewarnt – zunächst optisch, dann akustisch und bei Bedarf mit einer kurzen Warnbremsung. Unser Ziel für die Zukunft sind intelligente Assistenzsysteme, die Situationen vorausschauend interpretieren können und somit durch Zeitgewinn einen entscheidenden Beitrag auf dem Weg zum Unfallfreien Fahren leisten.

Die häufigsten Unfallarten bei Nutzfahrzeugen sind Auffahrunfälle und Abkommen von der Fahrbahn. Allein Auffahrunfälle machen ein Viertel aller Lkw-Unfälle aus. Eine drastische Reduzierung dieser Unfallart realisieren wir mit dem neuen Notbremsystem, das ab 2006 in Mercedes-Benz-Lkw angeboten wird. Weiterhin warnt schon heute der Spurassistent den Fahrer, wenn das Fahrzeug von der Fahrbahn abzukommen droht.

**F 600 HY<sup>GENIUS</sup>** – Das neue Forschungsfahrzeug mit zukunftsweisendem Brennstoffzellenantrieb und kundenorientierten Sicherheits- und Fahrzeuginnovationen.



Dieses innovative System wird auch in der neuen Generation von Setra- und Mercedes-Benz-Reisebussen ab dem Jahr 2006 verfügbar sein.

**Pionier in der Brennstoffzellenentwicklung.** Im Brennstoffzellenantrieb sehen wir einen wichtigen Beitrag für eine nachhaltige Mobilität. Mit über einer Million Kilometern und mehr als 70.000 Betriebsstunden in unterschiedlichsten Klimazonen und Topographien haben unsere Brennstoffzellenbusse die Zuverlässigkeit und Robustheit des Brennstoffzellenantriebs überzeugend nachgewiesen.

Im Jahr 2005 begann ein weiterer Versuchsbetrieb mit drei Brennstoffzellenbussen vom Typ Mercedes-Benz Citaro in Peking. Somit sind derzeit weltweit 36 Citaro-Busse mit Brennstoffzellenantrieb im Linienbetrieb unterwegs – die mit Abstand größte Versuchsflotte. Insgesamt befanden sich im Berichtsjahr über 100 Brennstoffzellenfahrzeuge in Kundenhand – auch das ist beispielhaft in der Automobilindustrie. Wesentlich wichtiger als diese Zahl sind jedoch die Ergebnisse der damit verbundenen Praxistests. Sie helfen entscheidend, die Brennstoffzellentechnologie schneller zur kommerziellen Marktreife zu führen.

Die Allianz zwischen DaimlerChrysler, Ballard und Ford zur Weiterentwicklung dieser Technologie haben wir neu geordnet. DaimlerChrysler und Ford haben die Ballard Power Systems AG in Nabern übernommen und das Joint Venture NuCellSys GmbH gegründet, um die Integration des Brennstoffzellenantriebs in das Fahrzeug noch stärker voranzutreiben.

**F600 HY<sup>GENIUS</sup> – Der Brennstoffzellenantrieb auf dem Weg zur Serienreife.** Mit dem F600 HY<sup>GENIUS</sup> machen wir einen großen Schritt hin zur Serienreife des Brennstoffzellenantriebs, die wir zwischen 2012 und 2015 erreichen wollen. Für das familiengerecht konzipierte Forschungsfahrzeug haben wir die Brennstoffzelle als Antriebskonzept weiterentwickelt. Der Antrieb des F600 HY<sup>GENIUS</sup> erzeugt eine Leistung von 85 kW bzw. 115 PS. Dabei fallen die neuen Brennstoffzellenstacks 40% kleiner aus, leisten 30% mehr und verbrauchen 16% weniger Energie als die bisherigen Systeme. Der F600 HY<sup>GENIUS</sup> fährt mit einer Tankfüllung Wasserstoff über 400 Kilometer.

Das entspricht einem Verbrauch von 2,9 Liter Diesel je 100 Kilometer. Zusätzlich konnten wir die Kaltstartfähigkeit der Brennstoffzellen auf -25°C deutlich verbessern.

#### **Optimierte Interaktion zwischen Mensch und Technik.**

Einen weiteren Forschungsschwerpunkt sehen wir in der Frage, wie das Zusammenwirken zwischen Mensch und Technik optimiert werden kann (Mensch-Maschine-Interaktion). So besteht das Kombiinstrument des F600 HY<sup>GENIUS</sup> aus zwei hoch auflösenden Farbdisplays, die als virtuelle Anzeigen dienen. Beide Anzeigen erscheinen in 1,4 Meter Entfernung zum Fahrer. Dadurch vermeiden wir eine ständige Entfernungsanpassung für das Auge, sodass der Fahrer deutlich weniger ermüdet. Ebenfalls innovativ ist das zweistufige Bedienkonzept, das aus einem Bedienfeld auf der Instrumententafel und dem COMAND-Controller an der Armauflage besteht. Das neue Fahrzeug- und Bedienkonzept ist mit einer Benutzererkennung gekoppelt und lässt sich noch schneller, intuitiver und sicherer steuern als bekannte Systeme.

#### **Weiterentwicklung der Lacktechnologie durch Folienlack.**

Einen vollkommen neuen Weg gehen wir bei der Fertigung von lackierten kunststoffbasierten Außenhautteilen. Die Lösung hierzu heißt: mit Lackfolie beschichtete Kunststoffbauteile. Dazu entsteht aus einer lackbeschichteten Folie in den ersten Arbeitsschritten eine dünne, formgebende Außenhaut. Im Anschluss an die Umformung und Lackaushärtung wird diese zur Stabilisierung hinterschäumt. Dadurch entsteht ein formstabiles, fertig lackiertes Bauteil, das direkt als Außenhautteil in der Montage verbaut werden kann. Ein Serieneinsatz wird derzeit sowohl für Personenwagen als auch für Nutzfahrzeuge vorbereitet.

Diese innovative Technologie bietet ökonomische und ökologische Vorteile. Da wir auf eine Nasslackierung verzichten können, müssen Lackreste und Dämpfe weder aufwändig recycelt noch umweltgerecht entsorgt werden. Das spart Ressourcen und schont die Umwelt. Mit der Lackfolie erfüllen wir außerdem alle Anforderungen an Außenhautteile hinsichtlich Farbgebung, Kratzfestigkeit und Chemikalienbeständigkeit.

# DaimlerChrysler und die Umwelt

1,5 Mrd. € für den Umweltschutz aufgewendet | Mercedes-Benz S-Klasse als erstes Automobil mit Umwelt-Zertifikat ausgezeichnet | BlueTec-Technologie für den saubersten Diesel der Welt | Mit Hybrid-Antriebskonzepten umweltschonend unterwegs | Environmental Leadership Awards für das Umweltengagement unserer Mitarbeiter

**DaimlerChrysler übernimmt Verantwortung.** Umweltschutz ist bei DaimlerChrysler ein integraler Bestandteil nachhaltiger Mobilität und unserer auf langfristige Wertsteigerung ausgerichteten Unternehmensstrategie. Deshalb betrachten wir Umweltschutzmaßnahmen ganzheitlich über den gesamten Wertschöpfungsprozess hinweg. Sowohl bei der Herstellung als auch beim Einsatz unserer Produkte zielen wir darauf ab, Ressourcen zu schonen und Emissionen zu vermeiden. Dafür haben wir im Berichtsjahr 1,5 Mrd. € für den Umweltschutz aufgewendet.

**Umweltorientierte Produktentwicklung.** Mit dem weltweit ersten Umwelt-Zertifikat für ein Automobil setzt die neue S-Klasse auch in ökologischer Hinsicht Maßstäbe. Beispielsweise unterschreitet der neue S350 die derzeit gültigen Grenzwerte für Abgasemissionen bei den Stickoxiden um über 85% und bei den Kohlenwasserstoffen um rund 75%. Außerdem verwenden wir in noch größerem Umfang nachwachsende Rohstoffe und recycelte Werkstoffe als beim Vorgängermodell der S-Klasse. Damit erreichen wir die für das Jahr 2015 gesetzlich vorgeschriebene Wiederverwertungsquote von 95% bereits heute; dies gilt auch für die im Jahr 2004 eingeführte A-Klasse.

Im Rahmen des Umwelt-Zertifikats hat uns die Zertifizierungsstelle der TÜV Management GmbH bescheinigt, dass wir den Umweltschutz in den Entwicklungsprozess der S-Klasse integriert haben.

**BlueTec-Technologie fest im Markt etabliert.** Für Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge haben wir im Jahr 2004 die auf Basis der SCR-Technologie (Selective Catalytic Reduction) arbeitenden BlueTec-Motoren im Markt eingeführt. Durch BlueTec können die Stickoxidemissionen um bis zu 80% vermindert werden. Damit unterstreichen diese Motoren schon heute die ab den Jahren 2006 und 2009 geltenden Abgasgrenzwerte der Euro-4- und Euro-5-Normen.

Außerdem haben wir im Berichtsjahr den Partikelfilter serienmäßig für alle Mercedes-Benz-Pkw-Dieselmotoren eingeführt. In einem weiteren Schritt wollen wir nun das große Potenzial von BlueTec auch bei Personenkraftwagen nutzen. Dazu erproben wir derzeit die Anwendung der SCR-Technik bei Personenkraftwagen in

zahlreichen Ländern der Erde. Als ersten Diesel-Pkw mit SCR-Technologie haben wir im Juni 2005 auf dem Innovationssymposium in Washington das Mercedes-Benz-»bionic car« als Konzeptfahrzeug vorgestellt. Im September 2005 haben wir auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt mit dem S320 BLUETEC HYBRID die Funktionsfähigkeit von BlueTec im Luxussegment demonstriert.

Beide Fahrzeuge sind die derzeit saubersten Diesel der Welt und erfüllen alle uns heute bekannten künftigen Abgasvorschriften. BlueTec leistet somit einen wichtigen Beitrag zu noch umweltfreundlicheren Dieselfahrzeugen.

**Antriebskonzepte der nahen Zukunft: Direct Hybrid, BlueTec Hybrid und Two-Mode-Hybrid.** Im innerstädtischen Verkehr führen die Vorteile der Hybridtechnologie zu spürbar niedrigerem Verbrauch und merklich geringeren Emissionen. Am Beispiel der neuen S-Klasse zeigten wir auf der IAA 2005, wie sowohl der Kraftstoffverbrauch als auch die Emissionen mit Hybridtechnologie nochmals deutlich verringert werden können. Unser Ziel ist es, Benzinmotoren so effizient wie Dieselmotoren und Dieselmotoren so sauber wie Benzinmotoren zu machen.

Der S320 BLUETEC HYBRID beweist, dass die Kombination von BlueTec und Hybridtechnik nicht nur zu geringeren Stickoxidemissionen führt, sondern auch den Dieserverbrauch nochmals um 20% senkt. Beim S350 DIRECT HYBRID reduziert die intelligente Verbindung von Direkteinspritzung und Hybridtechnik den Benzinverbrauch gegenüber dem Vorgängermodell um 25%. Beide Konzeptfahrzeuge – BLUETEC HYBRID und DIRECT HYBRID – zeigen damit konkrete Perspektiven für die Antriebstechnik von morgen und haben das Potenzial für eine höhere Effizienz und Umweltverträglichkeit bei gleichzeitig gesteigertem Fahrspaß und Komfort.

Bei der Hybridtechnologie kooperieren wir mit der General Motors Corporation und entwickeln gemeinsam im Hybrid-Competence-Center in Troy, Michigan/USA ein Two-Mode-Hybridantriebssystem. Die BMW Group hat sich Ende 2005 dieser Allianz gleichberechtigter Partner angeschlossen. Durch die Bündelung von Entwicklungs-Know-how können wir unseren Kunden überzeugende

**BlueTec** – Das ist innovative und moderne Abgasreinigung für den saubersten Diesel der Welt.



Fahrzeuge mit attraktiven Leistungs-, Komfort-, Verbrauchs- und Emissionsmerkmalen zu wettbewerbsfähigen Kosten anbieten. Dabei werden durch die modellspezifische Auslegung sowohl die eigenständigen Produktcharakteristika als auch die verschiedenen Markenattribute gewahrt bleiben.

Der Two-Mode-Hybrid benötigt, anders als bisher bekannte Single-Mode-Systeme, kleinere Elektromotoren und benötigt daher wesentlich weniger Platz im Fahrzeug. Im Betrieb kann das Fahrzeug entweder nur mit den zwei Elektromotoren, nur mit dem Verbrennungsmotor oder mit beiden Antrieben gleichzeitig betrieben werden. Damit kann das Kraftstoffeinspar- und Leistungspotenzial des Hybridantriebs umfassend ausgeschöpft werden – im Stadtverkehr, bei höheren konstanten Geschwindigkeiten auf Landstraßen und Autobahnen sowie bei Überholvorgängen, starken Steigungen oder im Anhängerbetrieb.

**Umweltfreundliche Hybridbusse im Praxiseinsatz.** Dass die Hybridtechnologie nicht nur für Personenwagen sondern auch im Nutzfahrzeugbereich interessante Potenziale eröffnet, belegen unsere Hybridbusse der Marke Orion. Sie unterstreichen unser nachhaltiges Engagement für innovative Produkte und umweltfreundliche Technologien. So überzeugen die Orion-Hybridbusse gegenüber konventionell angetriebenen Dieselfahrzeugen nicht nur mit signifikant reduzierten Emissionswerten und höherer Kraftstoffersparnis, sondern auch durch bessere Fahrleistungen. Von den Betreibergesellschaften des öffentlichen Nahverkehrs der Stadt New York erhielten wir im Jahr 2005 einen Großauftrag über 500 Orion-VII-Hybrid-Stadtbusse. Dieser Auftrag ergänzt die bereits in der Vergangenheit von der New York City Transit und der MTA Bus angeschafften 200 bzw. 125 Orion-Hybridbusse. Darüber hinaus bieten wir den Niederflur-Stadtbus Aero HEV von FUSO als Hybridbus an. Zusätzlich sind Hybrid-Sprinter bereits im Erprobungsstadium und werden von Kunden im Alltagsbetrieb eingesetzt. Kurz vor dem Serienstart steht auch der Lkw FUSO Canter mit Hybridantrieb.

**Alternative Kraftstoffe als künftige Energiequelle.** Alternative Kraftstoffe können durch eine günstigere CO<sub>2</sub>-Bilanz erheblich zu umweltgerechter Mobilität beitragen und die Abhängigkeit von fossilen Energiequellen verringern. Deshalb arbeiten wir

mit Nachdruck auch an Einsatzmöglichkeiten für Biomass-To-Liquid (BTL)-Kraftstoffe und Biodiesel. Auf dem Gebiet der BTL-Kraftstoffe (SunDiesel) kooperieren wir mit Choren Industries und Volkswagen. Sowohl im Fahrzeugeinsatz als auch auf Motorenprüfständen konnte SunDiesel als alternativer Kraftstoff für Pkw- und Nutzfahrzeug-Dieselmotoren überzeugen. Die im Berichtsjahr vereinbarte Zusammenarbeit zwischen Choren Industries und Shell ist ein wichtiger Schritt hin zur großtechnischen Produktion und zur flächendeckenden Vermarktung von SunDiesel.

In den USA wird bereits heute jeder Jeep® Liberty CRD werksseitig mit B5-Kraftstoff (Beimischung von 5% Biodiesel) betankt. Um die Biodieseltechnologien weiterzuentwickeln, sind wir eine Partnerschaft mit Biodiesel Industries Inc. und NextEnergy Inc. eingegangen. Sehr erfolgreich sind wir bereits mit den Flex-Fuel-Fahrzeugen der Chrysler Group, zum Beispiel bei Minivans, dem Dodge Ram 1500, dem Dodge Stratus und Chrysler Sebring. Dabei handelt es sich um Fahrzeuge mit Motoren, die entweder mit konventionellem Benzin oder mit einem Gemisch aus Benzin und 85 Prozent Bioethanol (E85) betrieben werden. Die Chrysler Group hat bereits 1,5 Mio. solcher Fahrzeuge verkauft, die sich durch deutliche Verbrauchs- und Emissionsvorteile auszeichnen.

**DaimlerChrysler Environmental Leadership Award.** Auch im Jahr 2005 haben wir das Umweltengagement unserer Mitarbeiter honoriert. Dazu verleihen wir jährlich einen Umweltpreis. Der Umweltpreis 2005 wurde für folgende Projekte verliehen:

- *Trockenbearbeitung im Werk Untertürkheim:* Hierbei handelt es sich um ein neues Verfahren zur Bearbeitung von Metallen für die Massenproduktion. Es erlaubt uns, auf das bisher übliche Chemikaliengemisch »Kühlschmiermittel« zu verzichten.
- *Abaca-Naturfasern für das Pkw-Exterieur:* Die Fasern der Abaca-Pflanze halten den extrem anspruchsvollen Außenbelastungen von Fahrzeugen stand. Mit der Ersatzradmuldenabdeckung in der A-Klasse erfolgte der weltweit erste Serieneinsatz solcher Fasern im Exterieur.
- *Jatropha-Pflanze aus Indien liefert Biodiesel:* Die extrem genügsame tropische Pflanze *Jatropha curcas* wird seit Januar 2004 auf bisherigem Ödland in Indien angepflanzt. Sie liefert ölhaltige Samen, aus denen Biodiesel gewonnen wird.

# Weltweiter Einkauf

Weltweite Vernetzung der Einkaufsaktivitäten vorangetrieben | Weitere Kostenvorteile und Effizienzfortschritte erarbeitet | Steigenden Rohstoffpreisen entgegengewirkt | Global Supplier Awards verliehen

**Einkaufsaktivitäten weltweit vernetzt.** Die Verantwortung für die Beschaffung von Produkten und Dienstleistungen bei DaimlerChrysler trägt unsere Einkaufsorganisation Global Procurement & Supply. Sie umfasst die Bereiche Materialeinkauf Mercedes-Benz Pkw/smart, Einkauf und Beschaffung Chrysler Group und Materialeinkauf Nutzfahrzeuge sowie den Bereich International Procurement Services, der für die Beschaffung von Nicht-Produktionsmaterial und Dienstleistungen zuständig ist.

Unser oberstes Ziel ist die Steigerung des Unternehmenswertes durch optimierte Einkaufssysteme und -prozesse. Konkret bedeutet dies, ein effektives globales Zulieferernetzwerk aufzubauen und auf diese Weise Qualität, Kosten, Technologie und Logistik der bezogenen Materialien und Dienstleistungen weiter zu verbessern.

**Unsere strategischen Zielsetzungen.** Um die Effizienz und Effektivität unserer Arbeit kontinuierlich zu verbessern, haben wir drei strategische Handlungsfelder definiert:

- *Globale Skaleneffekte nutzen.* Wir identifizieren laufend neue Synergiepotenziale und realisieren diese innerhalb unserer globalen Beschaffungsorganisation.
- *Konzernweite Zulieferbasis effizient managen.* Wir analysieren, bewerten und fördern unsere Lieferanten auf der Basis quantitativer Messgrößen und der Einhaltung von definierten Verhaltensaspekten. Die Besten unter ihnen zeichnen wir jährlich aus.
- *Weltweit einheitliche Infrastruktur und Prozesse schaffen.* Wir stellen unseren Lieferanten und Geschäftsfeldern ein integriertes Einkaufssystem zur Verfügung.

Um diese Ziele zu erreichen, binden wir unsere Lieferanten aktiv in die Prozesse und Infrastrukturen der Beschaffung ein.

**Vorteile durch Bündelung von Einkaufsumfängen.** Indem wir unsere Einkäufe weltweit bündeln, erreichen wir größtmögliche Volumina, auf deren Basis wir Preisvorteile realisieren können. So ermöglicht die weltweit koordinierte Beschaffung (Lead Buying) erhebliche Skaleneffekte beim Einkauf von Produktionsmaterial. Darüber hinaus werden ausgewählte Materialgruppen

zentral beschafft (Central Buying). Hierbei ist jedem Zulieferer für eine festgelegte Materialgruppe ein verantwortlicher Einkäufer zugeordnet, der von den Markenvertretern der beteiligten Einkaufsbereiche unterstützt wird.

Für alle wichtigen Materialgruppen haben wir die jeweilige Beschaffungsart festgelegt – lokal, wie etwa bei Karosserie-Presseteilen (Local Buying), weltweit koordiniert, wie bei Klimaanlage (Lead Buying), oder zentral, beispielsweise bei Leder (Central Buying).

Zudem haben wir das Material Strategy and Innovation Council (MSIC) gegründet, das die weltweiten Aktivitäten unserer automobilen Geschäftsfelder in den Bereichen Entwicklung, Beschaffung, Kostenanalyse sowie Forschung und Technologie koordiniert. Mit Hilfe des MSIC wurden bereits zahlreiche Möglichkeiten identifiziert und implementiert, um Volumina zu bündeln, Kosten einzusparen und uns auf den Gebieten Qualität und Innovation zu verbessern.

Darüber hinaus entwickeln wir Commodity-Strategien für unsere wichtigsten Materialgruppen, um Einkaufsvolumina global zu bündeln. Diese Strategien legen die Beschaffung für alle Geschäftsbereiche des Konzerns fest und decken mehr als 80% unseres weltweiten Beschaffungsvolumens ab.

**Globales Lieferantenmanagement mit Extended Enterprise™.** Unser weltweites Lieferantenmanagement basiert auf drei wesentlichen Instrumenten:

Erstens, das Lieferantenmanagement auf Basis des Lieferantenkooperationsmodells Extended Enterprise™. Dieses Modell beschreibt die Kriterien Qualität, Kosten, Technologie und Logistik als Basis der globalen, leistungsorientierten Kooperation. Zusätzlich berücksichtigt das Modell die Verhaltensaspekte Integrität, Engagement und Kommunikation, die beide Seiten – DaimlerChrysler und seine Zulieferer – als Grundlage der Zusammenarbeit anerkennen. Die individuell erbrachten Leistungen und künftigen Potenziale für Verbesserungen diskutieren wir mit den Top-Führungskräften unserer Lieferanten auf eigens dafür organisierten Zusammenkünften.

Das **DaimlerChrysler-Supplier-Portal** ermöglicht unseren Zulieferern via Internet absolute Transparenz ihrer Leistungen. Mit rund 18.000 Page Hits pro Monat hat sich die External Balanced Scorecard (EBSC) intern und extern zu einem wertvollen Tool entwickelt.



Zweitens, unsere External Balanced Scorecard (EBSC). Sie wurde weiterentwickelt, sodass wir dieses Instrument nun auf 80% unserer Lieferantenbasis anwenden können. Mit Hilfe der EBSC haben unsere Zulieferer die Möglichkeit, ihre erbrachten Leistungen in Bezug auf Kosten, Qualität, Technologie und Logistik mit denen ihrer Wettbewerber zu vergleichen; auf diese Weise ermöglichen wir ihnen einen ehrlichen und fairen Evaluierungsprozess, auf den sie online zugreifen können.

Drittens, eine wirkungsvolle Kommunikation. Sie ist die Grundlage aller unterstützenden Maßnahmen. Gerade vor dem Hintergrund eines stärkeren globalen Wettbewerbs, anhaltend steigender Rohstoffpreise und sich wandelnder Marktbedingungen haben wir im Jahr 2005 die Kommunikation mit unseren Lieferanten deutlich ausgeweitet. Ziel war es, durch gemeinsam erarbeitete Lösungen nachteiligen Auswirkungen auf unser Unternehmen entgegenzuwirken und die gemeinsame Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Damit sichern wir die Produktionsprozesse auch unter erschwerten Bedingungen ab.

**Effizienzsteigerung durch Standardisierung.** Indem wir die Prozesse und Infrastrukturen global einheitlich ausrichten, stellen wir unseren internen und externen Partnern ein weltweit integriertes und kostenoptimiertes Zulieferernetzwerk zur Verfügung. Beispielsweise haben unsere Zulieferer über das Lieferantenportal Zugang zu nahezu sämtlichen beschaffungsrelevanten Anwendungen des Konzerns. Mit nur einer Anmeldung und über ein einheitliches Format bieten wir inzwischen über 50.000 aktiven Lieferanten den Zugriff auf mehr als 160 Anwendungen für Beschaffung und Lieferungen. Die kontinuierliche Implementierung eines einheitlichen Einkaufssystems ermöglicht es, über eine standardisierte Infrastruktur nahezu das gesamte Einkaufsvolumen abzuwickeln.

**Risikomanagementsysteme gewährleisten kontinuierliche Beschaffung.** Zu den Herausforderungen im Berichtsjahr gehörten die steigende Zahl von Zulieferern, die sich in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befanden, und zunehmende Insolvenzen von Lieferanten. Mit Hilfe von Risikomanagementsystemen, die wir bereits in den Vorjahren eingeführt haben, konnten wir diese Herausforderung bewältigen. Diese Instru-

mente ermöglichen es, die finanzielle Stärke unserer Lieferanten zu erfassen und bei Bedarf rechtzeitig zu reagieren. Auf diese Weise minimieren wir finanzielle Risiken und Beeinträchtigungen in der Produktion.

Zusätzlich hat sich das Management kontinuierlich steigender Rohmaterialpreise zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor entwickelt. Infolge eines anhaltend hohen Bedarfs, zunehmender Spekulation an den Rohstoffmärkten und unvorhergesehener Naturkatastrophen verharteten die Rohstoffpreise im Berichtsjahr auf den Höchstständen des zweiten Halbjahres 2004. Um in dieser Situation bedarfsgerecht agieren zu können, beobachten wir die Rohstoffpreise am Markt. Zusätzlich arbeiten wir mit unseren Zulieferern daran, die Produkte und Prozesse kontinuierlich zu verbessern, um dadurch dauerhafte Preisvorteile zu realisieren. Sofern dies erforderlich ist, vereinbaren wir außerdem langfristige Verträge, die uns eine Belieferung garantieren und die Auswirkungen künftiger Preissteigerungen begrenzen. Zeitgleich erhöht dies die Planungssicherheit für unsere Zulieferer.

**DaimlerChrysler Global Supplier Awards 2005.** Im Jahr 2005 haben wir unseren besten Zulieferern erneut die DaimlerChrysler Global Supplier Awards verliehen. Mit dieser Anerkennung würdigen wir außerordentliche Leistungen auf Basis der External Balanced Scorecard sowie auf den Gebieten Kommunikation, Engagement und Integrität. Teilnahmeberechtigt sind alle globalen Zulieferer, die mit mindestens zwei Einkaufsbereichen von DaimlerChrysler ein jährliches Geschäftsvolumen von mindestens einer Million Euro realisieren. Ausgezeichnet wurden die leistungsstärksten Zulieferer in folgenden Kategorien:

- Antriebstrang: Denso
- Exterieur: Gentex
- Fahrgestell: Mubea
- Interieur: Johnson Controls
- Elektrik/Elektronik: Yazaki
- Allgemeine Güter und Dienstleistungen: Dell
- Produktionsnahe Güter und Dienstleistungen: Marposs
- Logistik: NYK Line



# Gesellschaftliche Verantwortung

Weltweites gesellschaftliches Engagement | Stärkung des »Globalen Nachhaltigkeitsverbunds« | Umfassender Dialog mit Politik, Wirtschaft und Gesellschaft | Hilfe für Katastrophenopfer | Aktivitäten für höhere Verkehrssicherheit von Kindern

**DaimlerChrysler übernimmt gesellschaftliche Verantwortung.** Als weltweit tätiges Unternehmen beeinflusst DaimlerChrysler die Gesellschaft und die Lebensbedingungen der Menschen. Wir haben deshalb unser gesellschaftliches Engagement auch im Jahr 2005 weiter verstärkt, denn nur ein ausgeglichenes soziales Umfeld bietet die Voraussetzung für gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Als eines der Gründungsmitglieder der UN-Initiative »Global Compact« bekennen wir uns zu deren Leitlinien und setzen uns für deren Verbreitung ein. Die Gedanken des Global Compact haben wir in unseren Grundsätzen zur sozialen Verantwortung und in unserer Verhaltensrichtlinie, dem Integrity Code, verankert. Zahlreiche Initiativen zeigen, dass wir diese Grundsätze sehr ernst nehmen.

**»Globaler Nachhaltigkeitsverbund« erweitert.** Mit der Nutzung der auf den Philippinen verfügbaren Abaca-Faser als Glasfaser-Ersatz in Teilen der A-Klasse haben wir ein weiteres Projekt zur verstärkten Nutzung von Naturstoffen in der Fahrzeugproduktion umgesetzt. Bereits seit mehreren Jahren verwendet DaimlerChrysler im Rahmen des Projekts POEMA Kokosfasern aus dem brasilianischen Regenwald im Automobilbau. In Indien wird mit unserer Unterstützung die Jatropa-Pflanze als Lieferant für Biodiesel erforscht. DaimlerChrysler hilft mit dem »Globalen Nachhaltigkeitsverbund« den Menschen vor Ort, indem es qualifizierte Arbeitsplätze schafft, Umwelt und Ökosysteme schützt und den Anteil nachwachsender Rohstoffe in der industriellen Produktion erhöht (vgl. S. 97).

**Transatlantischer Dialog intensiviert.** Für DaimlerChrysler als deutsch-amerikanisches Unternehmen sind gute und feste transatlantische Beziehungen von sehr großer Bedeutung. Deshalb pflegen wir auf beiden Seiten des Atlantiks einen stetigen Dialog mit allen wichtigen Gruppen und Entscheidungsgremien. Im Berichtsjahr stand das einmal jährlich stattfindende und im Jahr 2005 von DaimlerChrysler ausgerichtete Treffen des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI) mit dem US-amerikanischen International Management and Development Institute (IMDI) im Vordergrund. Bei diesem Symposium, dem »US-German Round Table«, diskutierten US-Kongressabgeordnete und führende Vertreter der deutschen Wirtschaft über die wichtigsten Fragestellungen des 21. Jahrhunderts.

Im Juni 2005 unterstrich DaimlerChrysler im Convention Center von Washington mit einer Präsentation unserer Produkte die Bedeutung, die unsere wirtschaftliche Präsenz für die amerikanische Gesellschaft hat – von der Schaffung von Arbeitsplätzen bis zum Transport von Schulkindern.

**Engagement für den Nächsten.** Im Rahmen unseres Programms zur Nachbarschaftshilfe »Good Neighbors, Good Citizens®« unterstützen der DaimlerChrysler Corporation Fund und unsere Mitarbeiter bereits seit dem Jahr 1953 zahlreiche gemeinnützige Verbände und Wohltätigkeitsorganisationen auf den vier Handlungsfeldern lebendige Gemeinden, gesellschaftspolitisches Engagement, Ausbildungsförderung und freiwilliger Einsatz der Mitarbeiter. Die Unterstützung erfolgt in Form von aktiver Mithilfe und Bereitstellung von finanziellen Mitteln in beträchtlichem Umfang. Durch diese Art der Zusammenarbeit mit wohltätigen Organisationen tragen wir zur Stabilität des Gemeinwesens bei. Im Jahr 2005 spendeten unsere Mitarbeiter aus allen Teilen der USA zudem mehr als 8,6 Mio. US\$ für die Hilfsorganisation United Way.

Im Jahr 2004 beschäftigte DaimlerChrysler in Deutschland 8.400 Menschen mit einer Behinderung; damit wurde die gesetzlich vorgeschriebene Quote deutlich überschritten. Zusätzlich vergaben wir Aufträge mit einem Volumen von 43 Mio. € an Behindertenwerkstätten. Mit einem Abnehmeranteil von mehr als 40% ist DaimlerChrysler beispielsweise der größte Kunde der Behindertenwerkstätte in Sindelfingen.

Auch auf anderen Gebieten engagiert sich das Unternehmen als »Good Corporate Citizen«, unter anderem durch die langjährige Partnerschaft mit dem Internationalen Olympischen Komitee (IOC). Außerdem baut DaimlerChrysler im Rahmen des im Jahr 1996 ins Leben gerufenen Entwicklungshilfeprogramms »Olympic Solidarity« Sporteinrichtungen in Grund- und Mittelschulen in China und Tibet, von denen vor allem weniger privilegierte Bevölkerungskreise profitieren.

In Deutschland haben wir verschiedene kulturelle Veranstaltungen unterstützt, mit denen jungen Künstlern zum internationalen Durchbruch verholfen werden soll.

Für die **Zukunft Afghanistans:**  
Ein Mercedes-Benz Vito für ein  
Ausbildungsprojekt von  
DaimlerChrysler in Kabul.



**Großer Einsatz bei Katastrophenhilfe.** Im Jahr 2005 hat DaimlerChrysler bei einer Reihe von Naturkatastrophen schnell und unbürokratisch geholfen. Die Opfer der Tsunami-Katastrophe in Südost-Asien wurden beispielsweise mit Hilfsleistungen im Wert von über 2 Mio. € unterstützt; hinzu kamen zahlreiche Spenden unserer Mitarbeiter in aller Welt. Zusätzlich stellten unsere Gesellschaften vor Ort Fahrzeuge für Rettungsarbeiten und zum Transport von Trinkwasser und anderen Gütern zur Verfügung. Zur Unterstützung des Wiederaufbaus von Schulen, Krankenhäusern und Waisenhäusern haben wir einen speziellen Fonds eingerichtet.

Unmittelbar nach den Zerstörungen durch den Hurrikan Katrina in den USA halfen DaimlerChrysler und seine Mitarbeiter den Bewohnern der Golfküste mit Spenden in Höhe von mehr als 7 Mio. US\$. Diese umfassten auch 100 neue Transporter und Geländewagen, die mit Hilfsgütern beladen in das Katastrophengebiet entsandt wurden. Ein von DaimlerChrysler ausgerichtetes Benefizkonzert erbrachte Erlöse von 500.000 US\$, mit denen die karitative Einrichtung »Habitat for Humanity« den Aufbau von Unterkünften für Flutopfer finanziert.

**Nachhaltiges Engagement gegen HIV/AIDS.** Als Arbeitgeber sehen wir uns dem Wohl unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verpflichtet. Daher fühlt sich DaimlerChrysler aufgefordert, die Immunschwächekrankheit AIDS zu bekämpfen. Im Rahmen unserer »Workplace Initiative on HIV/AIDS« bieten wir in Südafrika unseren Beschäftigten und ihren Familien eine kostenlose medizinische Versorgung. Darüber hinaus setzen wir uns für Aufklärung und Vorbeugung ein. Die positiven Ergebnisse dieser Initiative bestärkten uns, unsere Hilfe unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten auf andere Länder und Konzerngesellschaften auszuweiten. Im Jahr 2005 wurde eine konzernweite globale HIV/AIDS-Richtlinie verabschiedet, die den Rahmen für bedarfsgerechte Programme in allen operativen Bereichen bildet.

**Ausbildung gibt jungen Menschen eine Chance.** Insbesondere in instabilen Regionen helfen Ausbildungsprogramme nicht nur dem Einzelnen, seinen Lebensunterhalt zu bestreiten, sondern sie fördern auch die wirtschaftliche Entwicklung und die Stabili-

tät einer ganzen Region. DaimlerChrysler hat deshalb mit dem Aufbau von Ausbildungszentren begonnen. In Kabul (Afghanistan), Beit Sahour (Palästina) und Perm (Russland) bieten wir jungen Menschen die Möglichkeit einer soliden Ausbildung im mechanischen Bereich. DaimlerChrysler unterstützt zudem in Harar (Äthiopien) das agrotechnische Ausbildungszentrum der Hilfsorganisation »Menschen für Menschen«.

**Mondialogo: interkulturelles Lernen und nachhaltige Entwicklung.** Gemeinsam mit der UNESCO hat DaimlerChrysler die Initiative Mondialogo gegründet. Ziel von Mondialogo ist es, den Dialog zwischen den Kulturen zu verbessern. Darüber hinaus wird um Verständnis, Respekt und Akzeptanz unter jungen Menschen geworben. Im Mai 2005 vergaben wir den Mondialogo Engineering Award an junge Ingenieure, die gemeinsam Konzepte zur Verringerung der Armut und zu einer nachhaltigen Entwicklung erarbeitet haben. Für einen zweiten Schulwettbewerb, den Mondialogo School Contest, der im November 2005 startete, meldeten sich mehr als 35.000 Schüler aus 138 Ländern.

**Mehr Sicherheit im Straßenverkehr für Kinder.** MobileKids, die Initiative von DaimlerChrysler für Kinder zwischen acht und zwölf Jahren, baut auf dem Prinzip des spielerischen Lernens auf. Zu ihr gehören eine TV-Trickfilmserie (»Die Nimbols«) und eine interaktive Internetplattform (»Mokitown«) mit über einer halben Million Anwendern. Schulkinder in Italien, Singapur, Indien, Israel, Malaysia und China können an zahlreichen MobileKids-Aktivitäten teilnehmen. Auch mit weiteren weltweiten Initiativen wie dem »Global Road Safety Program« und der Überprüfung von Kindersitzen (»Seat-Check«) in den USA engagieren wir uns für eine erhöhte Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr.

**Verantwortungspartnerschaften schaffen gegenseitiges Vertrauen.** Da eine soziale Entwicklung von Wirtschaftsräumen auch im Interesse unseres Unternehmens liegt, gehen wir immer wieder neue »Verantwortungspartnerschaften« mit Politik, Gesellschaft und Nichtregierungsorganisationen (NGO) ein. Diese Partnerschaften schaffen Vertrauen, bauen Entfremdung ab und schlagen Brücken zwischen den unterschiedlichen Kulturen und Wertesystemen. Auf diese Weise leisten sie einen nachhaltigen Beitrag zum Erfolg von DaimlerChrysler.

# Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat von DaimlerChrysler fühlen sich den Grundsätzen guter Corporate Governance verpflichtet. Nationale und internationale Investoren erwarten zu Recht eine verantwortungsvolle, transparente und langfristig orientierte Unternehmensführung und -kontrolle.

Wir orientieren uns an diesen Erwartungen und haben unser Corporate Governance System international ausgerichtet und transparent gestaltet. Auf den folgenden Seiten erläutern Vorstand und Aufsichtsrat die Grundsätze unserer Corporate Governance. Weitere Informationen finden Sie im Internet unter [www.daimlerchrysler.com/corpgov\\_d](http://www.daimlerchrysler.com/corpgov_d).

## Inhalt

### **104 Corporate Governance Bericht**

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

### **110 Vergütungsbericht**

- Vergütung des Vorstands
- Vergütung des Aufsichtsrats

### **114 Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex**

- Abweichungen von den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex
- Abweichungen von den Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

### **116 Bericht des Aufsichtsrats**

- Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand
- Themen der Aufsichtsratssitzungen im Jahr 2005
- Bericht über die Arbeit der Ausschüsse
- Personalien des Aufsichtsrats und des Vorstands

### **120 Mitglieder des Aufsichtsrats**

### **121 Bericht des Prüfungsausschusses**

- Themen der Sitzungen des Prüfungsausschusses

# Corporate Governance Bericht

## Rahmenbedingungen

DaimlerChrysler 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 der Satzung der DaimlerChrysler AG.

Da die Aktien der DaimlerChrysler AG auch an ausländischen Börsen, insbesondere an der New York Stock Exchange, notiert sind, müssen wir die an diesen Börsen geltenden Kapitalmarktgesetze und Zulassungsregeln ebenfalls beachten. In diesem Zusammenhang setzen wir uns für die Übereinstimmung beziehungsweise Angleichung der internationalen börsenrechtlichen Vorschriften ein.

Eine Beschreibung der Unterschiede zwischen den Corporate Governance Grundsätzen bei DaimlerChrysler und den Corporate Governance Regelungen, die nach den Listing Standards der New York Stock Exchange für US-Gesellschaften gelten, kann im Internet unter [www.daimlerchrysler.com/corpgov\\_d](http://www.daimlerchrysler.com/corpgov_d) eingesehen werden.

## Die Gesellschaftsorgane der DaimlerChrysler AG

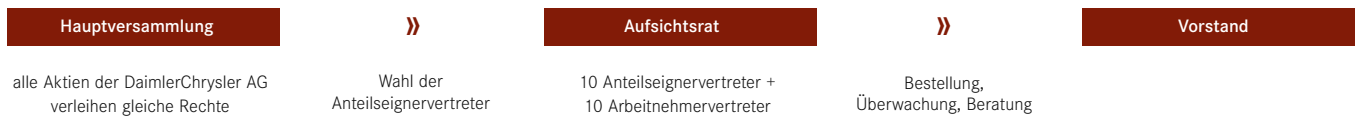
**Aktionäre und Hauptversammlung.** Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Jede Aktie der DaimlerChrysler AG gewährt eine Stimme. Aktien mit Mehrfachstimmrechten oder Vorzugsstimmrechten sowie Höchststimmrechte bestehen nicht.

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 und die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern. Darüber hinaus entscheidet die Hauptversammlung 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 DaimlerChrysler 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 DaimlerChrysler 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 deutschen Arbeitnehmern gewählt werden. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind dabei gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.



Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Geschäftsführung. Zu seinen Aufgaben gehört es auch, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und abzurufen sowie die Vergütung des Vorstands festzulegen. Dabei ist die Ausgestaltung der Vorstandsvergütung an den Präsidialausschuss delegiert. Der Aufsichtsrat überprüft und berät jedoch die Struktur des Vergütungssystems bei Bedarf. Weiterhin prüft er den Jahres- und Konzernabschluss und berichtet der Hauptversammlung über seine Ergebnisse.

Die Arbeit im Aufsichtsrat wird vom Aufsichtsratsvorsitzenden koordiniert. Der Aufsichtsrat hat mit dem Präsidial-, dem Prüfungs- und dem Vermittlungsausschuss drei Ausschüsse gebildet.

Der *Präsidialausschuss* ist insbesondere für die vertraglichen Angelegenheiten des Vorstands verantwortlich und legt dessen Vergütung fest. Er unterstützt und berät den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Der *Prüfungsausschuss* befasst sich mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements. Er diskutiert die Effektivität der internen Kontrollsysteme und lässt sich regelmäßig über die Arbeit der internen Revision berichten. Er erörtert zudem die Zwischenabschlüsse sowie den Konzern- und Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG. 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. 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 ver-

bundene Unternehmen für die DaimlerChrysler 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 als Finanzexperten (»Financial Expert«) benannt.

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

**Vorstand.** Der Vorstand der DaimlerChrysler AG umfasste zum 31. Dezember 2005 zehn 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 Quartalsabschlüsse aufzustellen, ein Risikomanagementsystem einzurichten und dieses zu überwachen. Die Geschäftsordnung legt die Verantwortungsbereiche des Vorstands und seiner Mitglieder fest. Diese sind auf den Seiten 20 und 21 dieses Geschäftsberichts dargestellt.



## Grundsätze unseres Handelns

**Integrity Code und Compliance-Aktivitäten.** 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. DaimlerChrysler erwartet von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die strikte Beachtung des Integrity Code.

Schon im Jahr 2003 hat der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats im DaimlerChrysler-Konzern ein Business Practices Office (BPO) mit zwei Kontaktstellen in Stuttgart und Auburn Hills eingerichtet. Mitarbeiter des Konzerns können hier vertraulich Beschwerden über vermutete Verstöße gegen Rechnungslegungsvorschriften und den Integrity Code einreichen.

Anfang 2006 ist zudem der Bereich Corporate-Compliance-Operations eingerichtet worden, der eine einheitliche, konzernweite Compliance-Organisation sicherstellen soll. Diese Organisation wird dafür sorgen, dass die Geschäftspraktiken von DaimlerChrysler konzernweit eingehend geprüft und Richtlinien im erforderlichen Maße aktualisiert und durchgesetzt werden. Mögliche Verstöße gegen Anti-Korruptions-Gesetze, interne Richtlinien und Verhaltensregeln werden untersucht; notwendige Abhilfemaßnahmen werden veranlasst, und deren Umsetzung wird überprüft. In Tochtergesellschaften von DaimlerChrysler und bestimmten Regionen werden Compliance-Manager eingesetzt. Zudem werden Schulungsprogramme mit dem Schwerpunkt auf »Corporate Compliance« konzipiert und weltweit umgesetzt. Die Corporate-Compliance-Organisation berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden der DaimlerChrysler AG.

Der Corporate-Compliance-Organisation ist auch die im Jahr 2005 gegründete »Sales Practices Hotline« zugeordnet. Unsere Führungskräfte wurden in mehreren Veranstaltungen und Rundschreiben nochmals auf die besondere Bedeutung der Verhaltensrichtlinie für unser Unternehmen hingewiesen. Die Sales-Practices-Hotline beantwortet insbesondere Fragen der Mitarbeiter des Vertriebs zum korrekten geschäftlichen Verhalten gegenüber öffentlich-rechtlichen Institutionen und nimmt in diesem Zusammenhang auch Hinweise zu fragwürdigen Vorgängen zur Weiterverfolgung auf.

Über die beim BPO und der Sales-Practices-Hotline eingegangenen Beschwerden und deren Bearbeitungsstand wird regelmäßig an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet.

**Code of Ethics.** Im Juli 2003 haben wir einen »Code of Ethics« verabschiedet. Dieser Kodex richtet sich an die Mitglieder des Vorstands und eine größere Anzahl anderer Führungskräfte, die auf Planung und Berichterstattung im Rahmen der Jahres- und Quartalsabschlüsse wesentlichen Einfluss haben. 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.daimlerchrysler.com/corpgov\\_d](http://www.daimlerchrysler.com/corpgov_d) zur Verfügung.

**Das Risikomanagement im Konzern.** DaimlerChrysler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird (vgl. S. 58 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 mit dem Vorstand, um mit ihm neben der 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 DaimlerChrysler-Konzerns erfolgt nach den Grundsätzen der United States Generally Accepted Accounting Principles (US-GAAP). Nähere Erläuterungen zu den US-GAAP sind im Finanzteil dieses Geschäftsberichts dargestellt (vgl. Anmerkung 1 des Konzernanhangs).

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

**Transparenz.** DaimlerChrysler 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 2005 veröffentlichten Informationen auf unsere Internetseite unter [www.daimlerchrysler.com/ir/jahrdok05](http://www.daimlerchrysler.com/ir/jahrdok05) 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 DaimlerChrysler das Internet und zusätzlich andere Kommunikationswege.

**Finanzkalender.** In einem Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen (z. B. Geschäftsbericht, Zwischenberichte oder Hauptversammlung) frühzeitig bekannt gegeben. Der Finanzkalender ist auf der hinteren Umschlagseite dieses Geschäftsberichtes abgedruckt und im Internet unter [www.daimlerchrysler.com/ir/termine](http://www.daimlerchrysler.com/ir/termine) abrufbar.

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

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

**Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat.** Am 31. Dezember 2005 waren 8,5 Millionen Aktien, Optionen oder Stock Appreciation Rights der DaimlerChrysler AG (0,833% der ausgegebenen Aktien) im Besitz von Mitgliedern des Vorstands. Zu diesem Stichtag besaßen Mitglieder des Aufsichtsrats 0,1 Millionen Aktien, Optionen oder Stock Appreciation Rights der DaimlerChrysler AG (0,012% der ausgegebenen Aktien).

**Directors' Dealings.** Folgende Wertpapiergeschäfte von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats sowie von bestimmten Führungskräften, die regelmäßig Zugang zu Insiderinformationen haben und zu wesentlichen unternehmerischen Entscheidungen befugt sind (sowie ihnen nach Maßgabe des Wertpapierhandelsgesetz nahe stehende Personen), wurden im Geschäftsjahr 2005 getätigt. DaimlerChrysler veröffentlicht diese Transaktionen unverzüglich, nachdem sie dem Unternehmen mitgeteilt wurden. Zudem sind die Informationen im Internet unter [www.daimlerchrysler.com/corgov\\_d](http://www.daimlerchrysler.com/corgov_d) abrufbar.



## Directors' Dealings

Datum	Name	Funktion	Art und Ort der Transaktion	Stückzahl <sup>1</sup>	Kurs/Preis	Gesamtvolumen (gerundet)
02.05.2005	Bodo Uebber	Vorstand	Erwerb von Aktien, Frankfurt	3.000	30,64 €	91.920 €
04.05.2005	Dr. Michael Mühlbayer	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien, Frankfurt	1.500	30,39 €	45.585 €
25.05.2005	Thomas W. LaSorda	Vorstand	Erwerb von Aktien, New York	570	40,68 \$	23.188 \$
25.05.2005	Thomas W. LaSorda	Vorstand	Erwerb von Aktien, New York	1.300	40,40 \$	52.520 \$
25.05.2005	Thomas W. LaSorda	Vorstand	Erwerb von Aktien, New York	1.900	40,39 \$	76.741 \$
26.05.2005	Thomas W. LaSorda	Vorstand	Erwerb von Aktien, New York	2.423	40,27 \$	97.574 \$
11.07.2005	Christine K. Cortez	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf von Aktien, New York	3.000	40,42 \$	121.278 \$
15.07.2005	Gary E. Dilts	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	22.500	34,40 €	774.000 €
15.07.2005	Gary E. Dilts	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	22.500	34,74 €	781.650 €
19.07.2005	Nancy Rae	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	24.000	34,40 €	825.600 €
19.07.2005	Nancy Rae	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	24.000	35,20 €	844.800 €
28.07.2005	Robert G. Liberatore	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf von Aktien, New York	7.000	48,11 \$	336.770 \$
29.07.2005	Dr. Eckhard Cordes	Vorstand	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	92.500	34,40 €	3.182.000 €
29.07.2005	Dr. Eckhard Cordes	Vorstand	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	92.500	39,58 €	3.661.150 €
29.07.2005	Günter Egle	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	15.000	34,40 €	516.000 €
29.07.2005	Günter Egle	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	15.000	39,80 €	597.000 €
29.07.2005	Wolfgang Diez	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	20.000	34,40 €	688.000 €
29.07.2005	Wolfgang Diez	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	20.000	40,20 €	804.000 €
29.07.2005	Ulrich Walker	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	20.000	34,40 €	688.000 €
29.07.2005	Ulrich Walker	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	20.000	40,04 €	800.800 €
29.07.2005	Herbert Kauffmann	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	20.000	34,40 €	688.000 €
29.07.2005	Herbert Kauffmann	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	20.000	39,63 €	792.600 €
01.08.2005	Harald Bölstler	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	10.000	34,40 €	344.000 €
01.08.2005	Harald Bölstler	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	10.000	40,52 €	405.200 €
01.08.2005	Thomas W. Sidlik	Vorstand	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	50.000	34,40 €	1.720.000 €
01.08.2005	Thomas W. Sidlik	Vorstand	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	50.000	40,52 €	2.026.000 €
01.08.2005	Dr. Albert Kirchmann	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	8.500	34,40 €	292.400 €
01.08.2005	Dr. Albert Kirchmann	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	8.500	40,46 €	343.910 €

<sup>1</sup> Die Angaben betreffen auf den Namen lautende Stückaktien der DaimlerChrysler AG mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von 2,60 €.

Datum	Name	Funktion	Art und Ort der Transaktion	Stückzahl <sup>1</sup>	Kurs/Preis	Gesamtvolumen (gerundet)
01.08.2005	David H. Olsen	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	9.000	34,40 €	309.600 €
01.08.2005	David H. Olsen	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	9.000	40,01 €	360.090 €
02.08.2005	Peter M. Rosenfeld	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	12.000	34,40 €	412.800 €
02.08.2005	Peter M. Rosenfeld	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	12.000	41,36 €	496.320 €
02.08.2005	Christine K. Cortez	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	22.500	34,40 €	774.000 €
02.08.2005	Christine K. Cortez	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	22.500	40,52 €	911.700 €
03.08.2005	Paul S. Halata	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	20.000	34,40 €	688.000 €
03.08.2005	Paul S. Halata	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	20.000	41,26 €	825.200 €
03.08.2005	Hans-Heinrich Weingarten	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	15.000	34,40 €	516.000 €
03.08.2005	Hans-Heinrich Weingarten	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	15.000	41,08 €	616.200 €
04.08.2005	Dr. Rolf Bartke	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	27.500	34,40 €	946.000 €
04.08.2005	Dr. Rolf Bartke	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	27.500	40,65 €	1.117.875 €
04.08.2005	Thomas W. Sidlik	Vorstand	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	25.000	34,40 €	860.000 €
04.08.2005	Thomas W. Sidlik	Vorstand	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	25.000	40,65 €	1.016.250 €
05.08.2005	George Murphy	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	22.500	34,40 €	774.000 €
05.08.2005	George Murphy	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	22.500	40,36 €	908.100 €
08.08.2005	Susan J. Unger	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf von Aktien, New York	18.200	50,84 \$	925.288 \$
18.08.2005	Frank J. Ewasyshyn	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf von Aktien, New York	2.500	51,63 \$	129.075 \$
05.09.2005	Dr. Gerald Weber	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	17.000	34,40 €	584.800 €
05.09.2005	Dr. Gerald Weber	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	17.000	40,70 €	691.900 €
12.09.2005	Earl G. Graves	Mitglied des Aufsichtsrats	Verkauf von Aktien, New York	501	52,08 \$	26.092 \$
22.11.2005	Hubertus Troska	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	4.000	34,40 €	137.600 €
22.11.2005	Hubertus Troska	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	4.000	44,17 €	176.680 €
12.12.2005	Steven A. Torok	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	20.000	34,40 €	688.000 €
13.12.2005	Steven A. Torok	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	20.000	42,90 €	858.000 €
21.12.2005	Helmut Lense	Mitglied des Aufsichtsrats	Verkauf von Aktien, Frankfurt	224	42,81 €	9.589 €

<sup>1</sup> Die Angaben betreffen auf den Namen lautende Stückaktien der DaimlerChrysler AG mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von 2,60 €.

# Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht als Teil des Corporate Governance Berichts fasst die Grundsätze zusammen, die für die Festlegung der Vergütung des Vorstandes der DaimlerChrysler AG angewendet werden, und erläutert Höhe sowie Struktur der Vorstandseinkommen.

Darüber hinaus werden die Grundsätze und die Höhe der Vergütung des Aufsichtsrats beschrieben.

## Vergütung des Vorstands

**Zuständigkeit.** Die Festlegung von Struktur und Höhe der Vergütung des Vorstands der DaimlerChrysler AG ist vom Aufsichtsrat an den Präsidialausschuss delegiert (vgl. S. 105). Die dabei zur Anwendung kommenden Grundsätze hat der Aufsichtsrat in einer Geschäftsordnung für den Präsidialausschuss festgelegt. Auf Vorschlag des Ausschusses berät der Aufsichtsrat zudem über die Struktur des Vergütungssystems für den Vorstand und überprüft diese regelmäßig.

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

Dazu weist das Vergütungssystem im Einzelnen ein Basisgehalt, einen Jahresbonus sowie eine aktienorientierte Vergütung als variable Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung und Risikocharakter auf.

Um die Wettbewerbsfähigkeit und Angemessenheit der Vorstandsvergütung sicherzustellen, werden diese Struktur, die einzelnen Komponenten und die Gesamtvergütung jedes Jahr mit Bezug auf eine Gruppe vergleichbarer Unternehmen aus den USA und Europa überprüft. Dazu nimmt der Präsidialausschuss regelmäßig auch externe Beratung in Anspruch.

**Struktur der Vorstandsvergütung.** Die Vergütung des Vorstands setzte sich im Jahr 2005 aus den drei im Folgenden dargestellten Komponenten zusammen:

- *Das fixe Basisgehalt*, ausbezahlt in zwölf Monatsraten, orientiert sich am Verantwortungsbereich des jeweiligen Vorstandsmitglieds.
- *Der Jahresbonus* ist eine variable Barvergütung, deren Höhe sich unter Bezug auf das Basisgehalt in erster Linie an der Zielerreichung des geplanten Operating Profit des DaimlerChrysler-Konzerns orientiert. Zusätzlich können weitere Ziele wie zum Beispiel die relative Entwicklung des Total Shareholder Return im Verhältnis zu vergleichbaren Automobilunternehmen berücksichtigt werden. Darüber hinaus hat der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats die Möglichkeit, die persönliche Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds, die sich nicht unmittelbar in der Performance des Gesamtunternehmens widerspiegelt, bei der Höhe des Jahresbonus mit einem bis zu 25%igen Zu- oder Abschlag zu berücksichtigen. Die Zielwerte für den Operating Profit werden jährlich im Voraus auf der Basis der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung festgelegt.

Ab dem Geschäftsjahr 2006 orientiert sich die Höhe des Jahresbonus nicht nur an der Zielerreichung des geplanten Operating Profit, sondern zu gleichen Teilen auch an dem Vergleich des erreichten Operating Profit mit dem entsprechenden Vorjahreswert.

- Das neue, erstmalig im Jahr 2005 angewandte Modell der *aktienorientierten Vergütung*, der so genannte Performance Phantom Share Plan, dessen Grundlage die langfristige Wertentwicklung des Unternehmens ist, basiert auf den Grundsätzen Erfolgsorientierung, Wettbewerbsbezug und Aktienbesitz. Diese neue Vergütungskomponente hat die beiden im Jahr 2004 letztmalig gewährten Komponenten, den Medium-Term Incentive Plan sowie den Stock-Option-Plan, abgelöst.

Das neue Modell berücksichtigt alle wesentlichen Kriterien, die im Rahmen guter Corporate Governance empfohlen werden. Durch eine Laufzeit von vier Jahren ist der neue Plan auf mittelfristige Erfolgsziele ausgerichtet und entfaltet gleichzeitig durch die Verpflichtung zum Halten von Aktien langfristige Wirkung. Die Zielerreichung des Modells orientiert sich an der tatsächlich erreichten Kapitalrendite sowie an der Umsatzrendite im Vergleich zu maßgeblichen Wettbewerbern. Dies sind BMW, Ford, GM, Honda, Iveco, Toyota, Volvo und VW. Durch die Zuteilung von virtuellen Aktien am Anfang des Vier-Jahres-Zeitraums wird die Entwicklung der DaimlerChrysler-Aktie berücksichtigt; außerdem sind diese virtuellen Aktien während des Vier-Jahres-Zeitraums dividendenberechtigt. Nach drei Jahren wird, abhängig von der Zielerreichung, die endgültige Anzahl der virtuellen Aktien ermittelt. Diese virtuellen Aktien sind anschließend noch ein weiteres Jahr zu halten. Nach vier Jahren ergibt sich der Auszahlungsbetrag, indem die Anzahl der virtuellen Aktien mit dem dann relevanten Aktienkurs multipliziert wird. Die Mitglieder des Vorstands müssen ein Viertel dieses Bruttoauszahlungsbetrages zum Kauf von »echten« Aktien der Gesellschaft verwenden, bis die sich aus den Richtlinien für den Aktienbesitz (siehe unten) ergebenden Vorgaben erfüllt sind.

Bei Zuteilung der aktienorientierten Vergütung wird 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 DaimlerChrysler AG Richtlinien für den Aktienbesitz des Vorstands (»Stock Ownership Guidelines«) verabschiedet, nach der die Vorstandsmitglieder gehalten sind, über mehrere Jahre hinweg einen Teil ihres Privatvermögens zum Erwerb von DaimlerChrysler-Aktien einzusetzen und diese Aktien während der Zugehörigkeit zum Vorstand zu halten. Zur Erfüllung der Richtlinien sind die im Rahmen der neuen aktienorientierten Vergütung zu erwerbenden echten Aktien der Gesellschaft zu verwenden, der Aktienwerb kann aber auch anderweitig erfolgen.

**Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2005.** Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der DaimlerChrysler AG berechnen sich aus der Summe aller zufließenden Vergütungen in bar und in geldwerten Vorteilen aus Sachbezügen.

Es entfielen 9,3 Mio. € auf fixe, 24,6 Mio. € auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene und 1,0 Mio. € auf langfristig erfolgsbezogene Vergütungskomponenten. Das entspricht im Jahr 2005 einer Summe von 34,9 Mio. €.

Dem Vorstand wurden im Jahr 2005 insgesamt 454.914 virtuelle Aktien im Rahmen der langfristigen aktienorientierten Vergütung, dem so genannten »Performance-Phantom-Share-Plan«, gewährt. Deren Auszahlung erfolgt in Abhängigkeit von internen und externen Erfolgszielen bei durchgängiger Tätigkeit im Vorstand erst im Jahr 2009. Bei der Zuteilung der virtuellen Aktien wurde der Durchschnittskurs der DaimlerChrysler-Aktie zwischen dem 1. Januar 2005 und dem Tag vor der ersten Sitzung des Präsidialausschusses, in der die Zuteilung festgelegt wurde, herangezogen. Der diesbezügliche Wert im Jahr 2005 betrug 35,41 € je virtuelle Aktie. Der Ausweis der entsprechenden Bezüge erfolgt dann im Rahmen der erfolgsorientierten Vergütung für das Geschäftsjahr 2009.

Im Jahr 2005 konnten aus den in den Vorjahren gewährten Stock-Option-Plänen Ausübungen vorgenommen werden. Hierbei wurden von den Vorständen aus dem Stock-Option-Plan 2003 insgesamt 167.500 Optionen ausgeübt.

Weitere Angaben zu den Directors' Dealings sind dem Corporate Governance Bericht zu entnehmen (vgl. S. 107 ff). Informationen zur aktienorientierten Vergütung enthält Anmerkung 24 des Konzernanhangs.

Die im Geschäftsjahr 2005 ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder hatten zudem Anspruch auf Auszahlung von zeitanteilig bis zum jeweiligen Ausscheiden erdienten Vergütungen aus den noch laufenden Drei-Jahres-Leistungsplänen bzw. der im Jahr 2005 erstmals gewährten neuen aktienorientierten Vergütung.

Darüber hinaus entstanden Ausgaben im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen für andere Vorstandsmitglieder, für die bereits in der Vergangenheit Rückstellungen gebildet worden sind. Der Gesamtwert beider Sachverhalte liegt bei 23,8 Mio. €.

**Altersvorsorge.** Die Pensionsverträge der Vorstandsmitglieder mit der DaimlerChrysler AG beinhalteten im Jahr 2005 Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich als Prozentsatz des fixen jährlichen Basisgehalts errechnete.

Die im Jahr 2005 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 16,9 Mio. €. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen sind insgesamt 292,9 Mio. € zurückgestellt.

Ab dem Geschäftsjahr 2006 sind die Pensionsverträge der Vorstandsmitglieder mit der DaimlerChrysler AG auf eine beitragsorientierte Altersversorgung umgestellt.

**Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder.** Zur Aufnahme von Nebentätigkeiten benötigen die Vorstände 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 DaimlerChrysler AG aufgeführt und im Internet veröffentlicht.

Für die Übernahme von Mandaten in Konzerngesellschaften erfolgt keine Vergütung.

## Vergütung des Aufsichtsrats

**Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2005.** Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung der DaimlerChrysler AG festgelegt; sie ist in der Satzung des Unternehmens geregelt. Die derzeitige Regelung sieht vor, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich zu einem Auslagenersatz und der ihnen für die Aufsichtsratsstätigkeit zur Last fallenden Umsatzsteuer nach Abschluss des Geschäftsjahres eine feste Vergütung in Höhe von 75.000 € 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 das 1,5fache und Mitglieder in Ausschüssen des Aufsichtsrats das 1,3fache der festen Vergütung eines ordentlichen Mitglieds. 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 ist die Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus ihrem Arbeitsvertrag.

Damit lag die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG im Jahr 2005 bei 2,0 Mio. €.

**Darlehen an Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder.** Im Jahr 2005 bestanden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder der DaimlerChrysler AG.

**Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats**

<b>Name</b>	<b>Funktion</b>	<b>Gesamt 2005 €</b>
Hilmar Kopper	Vorsitzender des Aufsichtsrats	<b>243.700</b>
Erich Klemm <sup>1</sup>	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats	<b>168.700</b>
Heinrich Flegel	Mitglied des Aufsichtsrats	<b>80.500</b>
Nate Gooden <sup>2</sup>	Mitglied des Aufsichtsrats	<b>79.400</b>
Earl G. Graves	Mitglied des Aufsichtsrats	<b>77.200</b>
Victor Halberstadt	Mitglied des Aufsichtsrats (ausgeschieden am 6. April 2005)	<b>20.826</b>
Thomas Klebe <sup>1,3</sup>	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidiums	<b>107.400</b>
Arnaud Lagardère <sup>5</sup>	Mitglied des Aufsichtsrats (seit 6. April 2005)	<b>56.579</b>
Jürgen Langer <sup>1</sup>	Mitglied des Aufsichtsrats	<b>80.500</b>
Robert J. Lanigan	Mitglied des Aufsichtsrats	<b>80.500</b>
Helmut Lense <sup>1</sup>	Mitglied des Aufsichtsrats	<b>80.500</b>
Peter A. Magowan	Mitglied des Aufsichtsrats	<b>80.500</b>
William A. Owens	Mitglied des Aufsichtsrats	<b>80.500</b>
Gerd Rheude <sup>1</sup>	Mitglied des Aufsichtsrats	<b>80.500</b>
Udo Richter <sup>1</sup>	Mitglied des Aufsichtsrats	<b>80.500</b>
Wolf Jürgen Röder <sup>1</sup>	Mitglied des Aufsichtsrats	<b>80.500</b>
Manfred Schneider	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidiums	<b>106.300</b>
Stefan Schwaab <sup>1</sup>	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	<b>111.800</b>
Bernhard Walter	Mitglied des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsaus- schusses	<b>164.300</b>
Lynton R. Wilson <sup>4</sup>	Mitglied des Aufsichtsrats	<b>80.500</b>
Mark Wössner	Mitglied des Aufsichtsrats	<b>80.500</b>

<sup>1</sup> Die Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

<sup>2</sup> Herr Gooden hat auf die Auszahlung seiner Vergütung und seiner Sitzungsgelder verzichtet. Seinem Wunsch entsprechend werden die Beträge direkt an die Hans-Böckler-Stiftung überwiesen.

<sup>3</sup> Herr Dr. Klebe erhielt zudem 2.000 € Sitzungsgelder für seine Aufsichtsrats­tätigkeit bei der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG.

<sup>4</sup> Herr Wilson erhielt zudem 18.900 € für Gremientätigkeiten bei der Mercedes-Benz Canada bzw. DaimlerChrysler Canada Inc.

<sup>5</sup> Herr Lagardère erhält zudem eine Vergütung für seine Tätigkeit als Chairman des Board of Directors der EADS N.V. Für das Jahr 2004 betrug diese Vergütung 320.000 €. Aufgrund variabler Vergütungsbestandteile ist der entsprechende Betrag für 2005 noch nicht verfügbar.

# 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 offen zu legen. Ferner enthält der Kodex Anregungen, von denen ohne Offenlegung abgewichen werden kann.

Vorstand und Aufsichtsrat der DaimlerChrysler 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.) offen zu legen, ohne dass insoweit eine Rechtspflicht bestünde.

Für den Zeitraum seit Dezember 2004 bis zum 20.07.2005 bezieht sich die nachfolgende Erklärung auf die Kodex-Fassung vom 21.05.2003. Für die Corporate Governance Praxis der DaimlerChrysler AG seit dem 21.07.2005 bezieht sich die Erklärung auf die Anforderungen des Kodex in seiner Fassung vom 02.06.2005, die am 20.07.2005 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht wurde.

Vorstand und Aufsichtsrat der DaimlerChrysler 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 DaimlerChrysler 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 DaimlerChrysler AG für Vorstand und Aufsichtsrat sieht keinen Versicherungsschutz für vorsätzliche Handlungen und Unterlassungen sowie wissentliche Pflichtverletzungen vor.

Versicherungsschutz wird nur für fahrlässig begangene Pflichtverletzungen von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern gewährt. Nur in diesem Rahmen stellt sich daher die Frage nach der Vereinbarung eines Selbstbehalts.

Ein Selbstbehalt für fahrlässiges Verhalten von Aufsichtsratsmitgliedern empfiehlt sich nicht, da die DaimlerChrysler AG bestrebt ist, für ihren Aufsichtsrat herausragende Persönlichkeiten aus dem In- und Ausland mit großer unternehmerischer Erfahrung zu gewinnen. Dieses Ziel könnte beeinträchtigt werden, wenn Aufsichtsratsmitglieder der DaimlerChrysler AG mit weitreichenden Haftungsrisiken auch im Bereich fahrlässigen Verhaltens rechnen müssten. 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 DaimlerChrysler AG einen Selbstbehalt vor. In Fällen grob fahrlässiger Pflichtverletzungen von Vorstandsmitgliedern 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 DaimlerChrysler AG einer sachgerechten Beurteilung von Einzelfällen besser Rechnung trägt als der pauschalierende Ansatz des Kodex.

## 2. Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands

**(Ziffer 4.2.4)** Von der Bekanntgabe individualisierter Vergütungen für den Vorstand wird weiter abgesehen. Auch die Vergütung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2005 wird aufgeteilt in fixe und variable Bestandteile sowie in Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung dargestellt. Diese Angaben sind wesentlich für die Beurteilung, ob die Aufteilung der Vergütung in garantierte und erfolgsabhängige Teile angemessen ist und ob von der Vergütungsstruktur die beabsichtigte Anreizwirkung für den Vorstand ausgeht. Da es sich beim Vorstand um ein Kollegialorgan handelt, kommt es entscheidend auf die Anreizwirkung für das Gesamtorgan, nicht auf jene für einzelne Vorstandsmitglieder an.

Für das Geschäftsjahr 2006 wird die Vergütung entsprechend den Vorschriften des Vorstandsvergütungsoffenlegungsgesetzes veröffentlicht.

## 3. Genehmigung von Nebentätigkeiten des Vorstands

**(Ziffer 4.3.5)** Aus Gründen der Praktikabilität wurde die Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern bisher vom Aufsichtsratsvorsitzenden erteilt. Zukünftig wird der Aufsichtsrat als Gesamtorgan über die Zustimmung entscheiden.

## 4. Ausgestaltung der Vergütung des Aufsichtsrats

**(Ziffer 5.4.7 Abs. 2)** Solange die Ausgestaltung geeigneter Erfolgskriterien noch mit erheblichen Rechtsunsicherheiten verbunden ist, unterbleibt die Festsetzung einer erfolgsabhängigen Vergütung.

## II. Abweichungen von den Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

### 1. Übertragung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (Ziffer 2.3.4)

Die Hauptversammlung der DaimlerChrysler 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 5.4.7)

Wegen der Einführung einer erfolgsabhängigen Vergütung verweisen wir auf die Erläuterungen unter I Ziffer 4.

Stuttgart, im Dezember 2005

Der Vorstand

Der Aufsichtsrat



# Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat befasste sich im Geschäftsjahr 2005 in fünf Sitzungen eingehend mit der wirtschaftlichen Lage und der strategischen Entwicklung des Unternehmens sowie seiner Geschäftsfelder. Ferner standen neben wichtigen Personalentscheidungen zahlreiche Einzelthemen auf der Tagesordnung, die mit dem Vorstand behandelt und erörtert wurden.

**Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand.** Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat in seinen Sitzungen regelmäßig und umfassend über die Lage des Unternehmens, vor allem über die Entwicklung der Geschäfts- und Finanzlage, über die Personalsituation sowie über Investitionsvorhaben und grundsätzliche Fragen der Unternehmenspolitik und Strategie. Er unterrichtete den Aufsichtsrat anhand monatlicher Berichte über die wichtigsten finanzwirtschaftlichen Kennzahlen und legte ihm zustimmungspflichtige Angelegenheiten rechtzeitig zur Beschlussfassung vor. Diese genehmigte der Aufsichtsrat nach der Prüfung umfangreicher Unterlagen, Rückfragen an den Vorstand sowie intensiver Erörterungen mit den Mitgliedern des Vorstands. Über besondere Geschäftsvorgänge wurde der Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen umfassend in Kenntnis gesetzt und in dringlichen Fällen um schriftliche Beschlüsse gebeten. Ferner setzte der Vorstandsvorsitzende den Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigen Einzelgesprächen über alle wichtigen Entwicklungen und anstehenden Entscheidungen in Kenntnis. Der Aufsichtsrat tagte bei Bedarf auch ohne den Vorstand.

In einem Umfeld, in dem sich die Weltwirtschaft auf einem insgesamt zwar stabilen, doch durch das höhere Zinsniveau und vor allem die nochmals kräftig gestiegenen Rohölpreise gedämpften Wachstumskurs bewegt hat, befasste sich der Aufsichtsrat auch im Jahr 2005 intensiv mit der Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder. Im Jahresverlauf stand die Entwicklung der Mercedes Car Group sowohl hinsichtlich der Mercedes-Benz-Pkw als auch der Marke smart im Mittelpunkt der Erörterungen. Mitte des Jahres wurden vor allem mit der Neubesetzung des Vorstandsvorsitzes zum 1. Januar 2006 wesentliche personelle Weichenstellungen für die Zukunft getroffen.

**Themen der Aufsichtsratssitzungen im Jahr 2005.** In der Aufsichtsratssitzung im Februar 2005 befasste sich der Aufsichtsrat mit dem vom Abschlussprüfer bestätigten Jahresabschluss 2004 der DaimlerChrysler AG, dem Konzernabschluss 2004 sowie dem Lagebericht der DaimlerChrysler AG, dem Konzernlagebericht 2004 und dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Außerdem ließ sich der Aufsichtsrat über die kurz zuvor genehmigte Vereinbarung mit der Mitsubishi Motors Corporation über Entschädigungsleistungen an DaimlerChrysler für finanzielle Belastungen im Zusammenhang mit dem Erwerb der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation unterrichten. Weitere Themen der Sitzung waren eine Diskussion über die Entwicklung alternativer Antriebssysteme sowie ein Bericht über die Beteiligung an der debis AirFinance, deren Verkauf der Aufsichtsrat im weiteren Jahresverlauf genehmigte.

Im April 2005 stand die Situation der Mercedes Car Group im Mittelpunkt der Sitzung. Der Aufsichtsrat ließ sich das Restrukturierungsprogramm bei smart vorstellen und erteilte nach intensiver Erörterung sowohl der in diesem Zusammenhang notwendigen Personalreduzierungen als auch der Auswirkungen auf das Quartalsergebnis dem Vorhaben seine Zustimmung. Dem Grundsatz folgend, sich in jeder turnusmäßigen Sitzung auch mit strategischen Themen zu befassen, stellte der Vorstand dem Aufsichtsrat zudem die Strategie im Bereich Nutzfahrzeuge sowie die bereits implementierten und geplanten Geschäftsaktivitäten in Asien und hierbei insbesondere in China vor.



**Hilmar Kopper**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Einen Schwerpunkt der Sitzung im Juli bildete neben den Personalentscheidungen im Vorstand der Halbjahresbericht. In diesem Zusammenhang wurden auch der Geschäftsverlauf und die Strategie des Geschäftsfeldes Financial Services eingehend dargestellt. Der Beantragung einer Teilbanklizenz in den USA durch DaimlerChrysler Financial Services wurde zugestimmt. Ein weiterer Bestandteil der Sitzung waren Informationen zur Beauftragung der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit der Abschlussprüfung und die dabei vom Prüfungsausschuss mit dem Abschlussprüfer vereinbarten Prüfungsschwerpunkte. Zusätzlich erörterte der Aufsichtsrat die Auswirkungen der zuvor schriftlich genehmigten Überbrückungsfinanzierung für einen insolventen Zulieferer sowie verschiedene konzerninterne, gesellschaftsrechtliche Restrukturierungen in Nordamerika.

In der Aufsichtsratssitzung im September stand das Personalabbauprogramm bei der Mercedes Car Group im Mittelpunkt der Diskussion. Dabei genehmigte der Aufsichtsrat den Mittelbedarf zur Realisierung der vom Vorstand festgelegten Abbauziele. Zudem berichtete der Vorstand über den Vollzug des zuvor vom Aufsichtsrat schriftlich genehmigten Erwerbs weiterer Anteile an der MTU Friedrichshafen GmbH. Dem geplanten Verkauf eines Testgeländes in den USA sowie weiteren Investitionen zur Produktion von Fahrzeugen der Chrysler Group in China wurde zugestimmt. Berichten ließ sich der Aufsichtsrat über den Geschäftsverlauf und die Wettbewerbsbedingungen bei der Chrysler Group, die Strategie des Einkaufsbereichs sowie über neue gesetzliche Entwicklungen auf dem Gebiet der Corporate Governance.

Im Dezember standen die Behandlung der Operativen Planung 2006 bis 2008 sowie die Genehmigung eines Finanzierungsrahmens für das Geschäftsjahr 2006 im Mittelpunkt der Diskussion. Die Planungsdaten wurden durch eine umfangreiche Dokumentation unterlegt und intensiv debattiert. In diesem Zusammenhang berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat auch umfassend über das Risikoüberwachungssystem der Gesellschaft und dessen Ergebnisse. Darüber hinaus wurde über den zuvor vom Aufsichtsrat genehmigten Verkauf der Anteile an der Mitsubishi Motors Corporation berichtet. Des Weiteren gab der Aufsichtsrat innerhalb eines definierten Rahmens für die noch laufenden Verhandlungen seine Zustimmung zum Verkauf des auch die MTU Friedrichshafen umfassenden DaimlerChrysler-Off-Highway-Geschäfts.

**Corporate Governance.** Ebenfalls in der Dezembersitzung wurde eine Reihe von Corporate Governance Themen behandelt. In diesem Zusammenhang wurde die Entsprechenserklärung 2005 gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance-Kodex in der Fassung vom 2. Juni 2005 verabschiedet.

Einer Empfehlung des Kodex folgend stellte der Aufsichtsrat fest, dass nach seiner Einschätzung eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat gewährleistet ist, soweit mindestens mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter unabhängig ist. Nach entsprechender Prüfung wurde ebenfalls festgestellt, dass diese Voraussetzung bei der DaimlerChrysler AG gegeben ist, und dass zudem die Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss das Kriterium der Unabhängigkeit erfüllen.

Mögliche Interessenkonflikte im Zusammenhang mit der Beteiligung an Toll Collect sowie dem Verkauf des Off-Highway Geschäfts aufgrund anderer Mandate wurden dadurch vermieden, dass die betreffenden Mitglieder des Aufsichtsrats dies gegenüber dem Gesamtgremium offen legten und sich an der Behandlung relevanter Themen nicht beteiligten.

Zwei Mitglieder des Aufsichtsrats, die Herren Earl G. Graves und Arnaud Lagardère, nahmen im Jahresverlauf an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

**Bericht über die Arbeit der Ausschüsse.** Der Präsidialausschuss ist im abgelaufenen Geschäftsjahr zu sechs Sitzungen zusammengetreten und befasste sich intensiv mit verschiedenen Vorstandsangelegenheiten sowie Vergütungsfragen. Einen weiteren Themenschwerpunkt bildeten die Beratungen über die Umstellung der Altersversorgung für die Vorstandsmitglieder von einem zusage- auf ein beitragsorientiertes System. Anfang des Jahres 2006 war der Ausschuss in die Pläne für ein neues Führungsmodell und die in diesem Zusammenhang beabsichtigte Änderung der Ressortverteilung involviert. Darüber hinaus bereitete der Ausschuss die Sitzungen des Plenums vor und befasste sich mit Fragen der Corporate Governance.

Der Prüfungsausschuss hielt im Jahr 2005 neun Sitzungen ab. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht des Ausschusses zu entnehmen (vgl. S. 121). Der gemäß dem Mitbestimmungsgesetz gebildete Vermittlungsausschuss musste im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht tätig werden. Der Aufsichtsrat wurde über die Arbeit und insbesondere die Entscheidungen der Ausschüsse laufend informiert.

**Personalien des Aufsichtsrats.** Nachdem Herr Halberstadt die Niederlegung seines Amtes aus persönlichen Gründen mit Wirkung zur Hauptversammlung 2005 erklärt hatte, stimmte die Hauptversammlung im April 2005 dem Vorschlag zu, Herrn Arnaud Lagardère für fünf Jahre als Vertreter der Anteilseigner zum Mitglied des Aufsichtsrats zu bestellen.

**Personalien des Vorstands.** Im Verlauf des Jahres hat der Aufsichtsrat über verschiedene Vorstandsangelegenheiten entschieden.

Im Februar 2005 beschloss der Aufsichtsrat die Wiederbestellung von Herrn Thomas Weber mit Wirkung vom 1. Januar 2006 für die Dauer von fünf Jahren bei unveränderter Zuständigkeit für das Ressort »Forschung und Technologie«.

Herr Jürgen Hubbert, zuletzt verantwortlich für das Ressort »Executive Automotive Committee«, schied mit Ablauf seiner Bestellung zum 6. April 2005 aus dem Vorstand der DaimlerChrysler AG aus.

Im Juli 2005 stimmte der Aufsichtsrat dem vorzeitigen Ausscheiden des Vorstandsvorsitzenden Herrn Jürgen E. Schrempp mit Wirkung zum 31. Dezember 2005 zu. Zudem wurde beschlossen, mit Wirkung zum 1. Januar 2006 Herrn Dieter Zetsche den Vorstandsvorsitz zu übertragen und ihn für weitere fünf Jahre zu bestellen. Als Nachfolger für Herrn Zetsche wurde Herr Thomas W. LaSorda bei unveränderter Bestelldauer bis 2007 die Führung der Chrysler Group übertragen. Die bisherige Verantwortung von Herrn LaSorda als Chief Operating Officer der Chrysler Group übernahm Herr Eric R. Ridenour, der zunächst für drei Jahre neu in den Vorstand berufen wurde.

Im August 2005 stimmte der Aufsichtsrat dem vorzeitigen Ausscheiden von Herrn Eckhard Cordes zum 31. August 2005 zu und entschied in diesem Zusammenhang, mit Wirkung zum 1. September 2005 Herrn Zetsche mit der Leitung der Mercedes Car Group zu betrauen und den Herren LaSorda und Ridenour bereits zu diesem Zeitpunkt ihre neuen Aufgaben zu übertragen.

Im Januar 2006 berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat über Pläne für ein neues Führungsmodell im Unternehmen und den zur Implementierung erarbeiteten Zeitplan. In diesem Zusammenhang stimmte der Aufsichtsrat verschiedenen Änderungen in der Ressortverteilung zu.

Im Februar 2006 beschloss der Aufsichtsrat die Wiederbestellung von Herrn Bodo Uebber mit Wirkung vom 16. Dezember 2006 für die Dauer von fünf Jahren bei unveränderter Zuständigkeit für das Ressort »Finanzen & Controlling/Financial Services«.

**Prüfung des Jahresabschlusses 2005.** Der Jahresabschluss 2005 der DaimlerChrysler AG und der Lagebericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach US-GAAP aufgestellten und um einen

Konzernlagebericht und weitere Erläuterungen ergänzten Konzernabschluss. Der vorliegende US-GAAP-Konzernabschluss befreit gemäß Art. 57, 58 EGHGB in Verbindung mit §292a HGB von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Recht.

Die Abschlussunterlagen und der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Sie wurden vom Prüfungsausschuss und vom Aufsichtsrat eingehend geprüft und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, erörtert. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung durch den 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 der Unternehmensleitung sowie den ausgeschiedenen Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Vorstands. Ein ganz besonderer Dank gilt in diesem Zusammenhang Herrn Jürgen E. Schrempp für seine mehr als 40-jährige erfolgreiche Arbeit im Unternehmen, davon mehr als zehn Jahre als Vorstandsvorsitzender. Er hat sich um das Unternehmen verdient gemacht.

Außerdem dankt der Aufsichtsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Unternehmen des DaimlerChrysler-Konzerns für das hohe persönliche Engagement und ihre Leistung im Geschäftsjahr 2005.

Stuttgart-Möhringen, im Februar 2006

Der Aufsichtsrat



Hilmar Kopper  
Vorsitzender

# Mitglieder des Aufsichtsrats

**Hilmar Kopper**

Frankfurt/Main  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der DaimlerChrysler AG  
Vorsitzender

**Erich Klemm**<sup>1</sup>

Sindelfingen  
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats  
im DaimlerChrysler-Konzern,  
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats  
der DaimlerChrysler AG  
Stellvertretender Vorsitzender

**Prof. Dr. Heinrich Flegel**<sup>1</sup>

Stuttgart  
Leiter Forschung Produktion und  
Werkstoffe, DaimlerChrysler AG,  
Vorsitzender des  
Konzernsprecherausschusses im  
DaimlerChrysler-Konzern

**Nate Gooden**<sup>1</sup>

Detroit  
Vice President of the International  
Union, United Automobile, Aerospace  
and Agricultural Implement Workers  
of America (UAW)

**Earl G. Graves**

New York  
Herausgeber, Black Enterprise  
Magazine

**Dr. Thomas Klebe**<sup>1</sup>

Frankfurt/Main  
Leiter des Funktionsbereichs Betriebs-  
und Mitbestimmungspolitik, IG Metall

**Arnaud Lagardère**

Paris  
General Partner and  
CEO of Lagardère SCA  
(seit 6. April 2005)

**Jürgen Langer**<sup>1</sup>

Frankfurt/Main  
Betriebsratsvorsitzender der  
Niederlassung Frankfurt/Offenbach,  
DaimlerChrysler AG

**Robert J. Lanigan**

Toledo  
Chairman Emeritus of Owens-Illinois,  
Inc.; Founding Partner, Palladium Equity  
Partners

**Helmut Lense**<sup>1</sup>

Stuttgart  
Vorsitzender des Betriebsrats  
des Werkes Untertürkheim  
der DaimlerChrysler AG

**Peter A. Magowan**

San Francisco  
President of San Francisco Giants

**William A. Owens**

Kirkland  
Retired President and Chief Executive  
Officer of Nortel Networks Corporation

**Gerd Rheude**<sup>1</sup>

Wörth  
Vorsitzender des Betriebsrats  
des Werkes Wörth  
der DaimlerChrysler AG

**Udo Richter**<sup>1</sup>

Bremen  
Vorsitzender des Betriebsrats  
des Werkes Bremen  
der DaimlerChrysler AG

**Wolf Jürgen Röder**<sup>1</sup>

Frankfurt/Main  
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied  
der IG Metall

**Dr. rer. pol. Manfred Schneider**

Leverkusen  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der Bayer AG

**Stefan Schwaab**<sup>1</sup>

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

**Bernhard Walter**

Frankfurt/Main  
Ehemaliger Vorstandssprecher  
der Dresdner Bank AG

**Lynton R. Wilson**

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

**Dr.- Ing. Mark Wössner**

München  
Ehemaliger Vorstandsvorsitzender  
und Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der Bertelsmann AG

**Ausschüsse des Aufsichtsrats:****Ausschuss nach****§ 31 Abs. 3 MitbestG**

Hilmar Kopper (Vorsitzender)  
Erich Klemm  
Dr. rer. pol. Manfred Schneider  
Dr. Thomas Klebe

**Präsidialausschuss**

Hilmar Kopper (Vorsitzender)  
Erich Klemm  
Dr. rer. pol. Manfred Schneider  
Dr. Thomas Klebe

**Prüfungsausschuss**

Bernhard Walter (Vorsitzender)  
Hilmar Kopper  
Erich Klemm  
Stefan Schwaab

**Aus dem Aufsichtsrat  
ausgeschieden:**

Prof. Victor Halberstadt  
Amsterdam  
Professor für Finanzwirtschaft,  
Universität Leiden, Niederlande  
(ausgeschieden am 6. April 2005)

<sup>1</sup> Vertreter der Arbeitnehmer

## Bericht des Prüfungsausschusses



**Bernhard Walter**  
Vorsitzender des Prüfungsausschusses

Der Prüfungsausschuss tagte im Jahr 2005 in neun Sitzungen. Im Februar 2005 prüfte der Ausschuss im Beisein des Abschlussprüfers den Jahresabschluss 2004, den Konzernabschluss 2004 sowie die jeweiligen Lageberichte einschließlich des Jahresberichts gemäß Form 20-F sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Die Prüferberichte und wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden eingehend mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Der Ausschuss empfahl dem Aufsichtsrat daraufhin, sich dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns anzuschließen und die aufgestellten Abschlüsse zu billigen. In weiteren Sitzungen im Jahresverlauf diskutierte der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand jeweils in Anwesenheit der Abschlussprüfer ausführlich den Halbjahresabschluss 2005 sowie die Zwischenberichte zum ersten und dritten Quartal 2005.

Der Prüfungsausschuss überprüfte darüber hinaus fortlaufend die Qualifikation und Unabhängigkeit des Abschlussprüfers sowie in einem gesonderten Verfahren dessen Effizienz. Während des Geschäftsjahres überwachte der Prüfungsausschuss in diesem Zusammenhang die Umsetzung der beschlossenen Grundsätze zur Genehmigung von Dienstleistungen der Abschlussprüfer. Nach entsprechendem Beschluss durch die Hauptversammlung beauftragte der Prüfungsausschuss die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main, mit der Abschlussprüfung, vereinbarte das Honorar des Abschlussprüfers und legte die Prüfungsschwerpunkte des Geschäftsjahres 2005 fest.

Der Prüfungsausschuss beschäftigte sich im Jahr 2005 auch mit neuen Rechnungslegungsgrundsätzen und deren Auslegung sowie dem Stand der internen Umsetzung zur Einführung der International Financial Reporting Standards. Ebenso befasste sich der Ausschuss mit dem Risikoüberwachungssystem, den Risikoberichten der Gesellschaft und den Risiken aus rechtlichen Verfahren, den Berichten und Programmen der internen Revision, der Steuerrate und -struktur des Konzerns, neuen gesetzlichen Entwicklungen mit entsprechender Relevanz für den Ausschuss sowie dem Zins- und Währungsmanagement des Konzerns.

Einen besonderen Schwerpunkt der Ausschussarbeit im Jahr 2005 bildeten die seitens der amerikanischen Börsenaufsicht SEC veranlassten Untersuchungen im Unternehmen. In jeder turnusmäßigen sowie in weiteren zu diesem Zweck einberufenen außerordentlichen Sitzungen ließ sich der Prüfungsausschuss von der Unternehmensleitung und den an den Untersuchungen beteiligten Anwälten und Wirtschaftsprüfern über den Stand der Untersuchungen unterrichten. Hierzu gehörte auch, sich über die Existenz, Anwendung und Kontrolle interner Richtlinien und Verhaltenskodizes, die Weiterentwicklung des Compliance Management sowie die Behebung identifizierter Defizite im Unternehmen berichten zu lassen. Mehrfach tagte der Ausschuss zu diesen Fragen ohne weitere Unternehmensvertreter. Die Bereitschaft der Unternehmensleitung zur vollen Kooperation in diesem Zusammenhang gilt auch für den Prüfungsausschuss.

Außerdem befasste sich der Prüfungsausschuss regelmäßig mit Beschwerden und Beanstandungen hinsichtlich der Rechnungslegung, der internen Kontrollsysteme und der Abschlussprüfung, die sich aus der vertraulichen und auf Wunsch anonymen Entgegennahme von Mitteilungen von DaimlerChrysler-Mitarbeitern ergaben, und ließ sich gesondert über Regelverstöße nach Sec. 302 Abs. 5 des Sarbanes Oxley Acts informieren. Der Prüfungsausschuss ließ sich außerdem, auch unter Berücksichtigung berechtigter Beschwerden und Beanstandungen, kontinuierlich über die Einführung und Wirksamkeit der internen Kontrollen der Finanzberichterstattung im Rahmen einer entsprechenden Umsetzung von Vorschriften des Sarbanes Oxley Acts berichten.

Auch im Jahr 2005 führte der Ausschuss eine spezifische Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch.

Stuttgart-Möhringen, im Februar 2006

Der Prüfungsausschuss

Bernhard Walter  
Vorsitzender

## Konzernabschluss

Die nachfolgend dargestellte Konzernrechnungslegung (Konzernbilanz zum 31. Dezember 2005 und 2004, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzernkapitalflussrechnung, Aufstellung über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals der Geschäftsjahre 2005, 2004 und 2003 sowie Konzernanhang) wurde nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsvorschriften (US-GAAP) erstellt. Zur Befreiung von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Recht wurde er um einen Konzernlagebericht sowie weitere Erläuterungen gemäß Art. 57 und 58 EGHGB in Verbindung mit § 292a HGB ergänzt. Damit entspricht der im Handelsregister zu hinterlegende und im Bundesanzeiger zu veröffentlichende Konzernabschluss und Konzernlagebericht der Vierten und Siebenten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften. Bei der Interpretation dieser Richtlinien haben wir uns auf Art. 2 Deutscher Rechnungslegungs Änderungsstandard Nr. 2 des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. gestützt. Der zum 31. Dezember 2005 gemäß Art. 57 und 58 EGHGB in Verbindung mit § 292a HGB aufgestellte Konzernabschluss und Konzernlagebericht ist beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter Nr. HRB 19 360 hinterlegt und wird Aktionären auf Anfrage gerne zur Verfügung gestellt.

## Inhalt

122 Überblick	Konzernanhang
124 Erklärung des Vorstands	134 Grundlagen und Methoden
125 Bericht des unabhängigen registrierten Abschlussprüfers	151 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
126 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	160 Erläuterungen zur Konzernbilanz
128 Konzernbilanz	182 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
129 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	182 Sonstige Erläuterungen
130 Konzern-Kapitalflussrechnung	
132 Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens	



## Erklärung des Vorstands

Für die Aufstellung der nachfolgenden Konzernrechnungslegung ist der Vorstand der DaimlerChrysler AG verantwortlich.

Um die Einhaltung der Rechnungslegungsgrundsätze und die Ordnungsmäßigkeit der Unternehmensberichterstattung zu gewährleisten, nutzen wir wirksame interne Steuerungs- und Kontrollsysteme. Diese beinhalten die Anwendung konzernweit einheitlicher Richtlinien, den Einsatz zuverlässiger Software, die Auswahl und Schulung qualifizierten Personals sowie laufende Prüfungen unserer internen Revision.

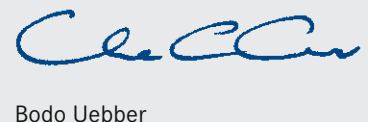
Unter Berücksichtigung gesetzlicher Vorschriften haben wir die im Konzern bestehenden Frühwarnsysteme zu einem Risikomanagementsystem zusammengefasst. Damit wird der Vorstand in die Lage versetzt, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen und entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat die nach US-amerikanischen Rechnungslegungsvorschriften erstellte Konzernrechnungslegung geprüft und den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Gemeinsam mit den Wirtschaftsprüfern hat der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats die Konzernrechnungslegung sowie den Prüfungsbericht eingehend erörtert. Anschließend hat sich der gesamte Aufsichtsrat mit den Konzernabschlussunterlagen befasst. Aus dem Bericht des Aufsichtsrats geht das Ergebnis der Prüfung durch den Aufsichtsrat hervor.



Dieter Zetsche



Bodo Uebber

## Bericht des unabhängigen registrierten Abschlussprüfers

An den Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG:

Wir haben die Konzernbilanzen der DaimlerChrysler AG einschließlich der Tochterunternehmen (»DaimlerChrysler«) zum 31. Dezember 2005 und 2004, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, die Aufstellungen über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals sowie die Konzernkapitalflussrechnungen der Geschäftsjahre 2005, 2004 und 2003 (Konzernrechnungslegung) geprüft. Die Konzernrechnungslegung nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (U.S. Generally Accepted Accounting Principles) liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über die Konzernrechnungslegung abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der Standards des Public Company Accounting Oversight Board (United States) vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Konzernrechnungslegung frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für die Wertansätze und die Angaben in der Konzernrechnungslegung auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung der Konzernrechnungslegung. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Nach unserer Überzeugung stellt die oben genannte Konzernrechnungslegung in allen wesentlichen Belangen die Vermögens- und Finanzlage des DaimlerChrysler-Konzerns zum 31. Dezember 2005 und 2004 sowie die Ertragslage und die Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2005, 2004 und 2003 in Übereinstimmung mit den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (U.S. Generally Accepted Accounting Principles) angemessen dar.

Wie in Note 11 des Konzernanhangs erläutert, hat DaimlerChrysler in 2005 die FASB Interpretation No. 47 »Accounting for Conditional Asset Retirement Obligations – an interpretation of FASB Statement No. 143« erstmalig angewandt. Wie in Note 1 des Konzernanhangs erläutert, hat DaimlerChrysler in 2003 die Rechnungslegungsmethode für aktienorientierte Vergütungen geändert. Wie in den Notes 3 und 11 des Konzernanhangs erläutert, hat DaimlerChrysler in 2003 ferner die erforderlichen Teile der FASB Interpretation No. 46 (revised December 2003) »Consolidation of Variable Interest Entities – an interpretation of ARB No. 51« erstmalig angewandt.

Stuttgart, den 23. Februar 2006

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Prof. Dr. Nonnenmacher  
Wirtschaftsprüfer



Krauß  
Wirtschaftsprüfer

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

DaimlerChrysler-Konzern

Angaben in Millionen €

	Anmerkung	2005	2004	2003
Umsatzerlöse	35.	149.776	142.059	136.437
Umsatzkosten	5.	(122.894)	(114.567)	(109.926)
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>26.882</b>	27.492	26.511
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	5.	(18.984)	(17.972)	(17.772)
Forschungs- und Entwicklungskosten		(5.649)	(5.658)	(5.571)
Sonstige betriebliche Erträge	6.	966	895	689
Abschreibungen auf Geschäftswerte	12.	(30)	-	-
Turnaround-Plan Chrysler Group	7.	36	(145)	(469)
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>		<b>3.221</b>	4.612	3.388
Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS		-	-	(1.960)
Sonstiges Finanzergebnis (darin (Verluste) / Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i. H. v. (135) Mio. € in 2004 und durch verbundene Unternehmen i. H. v. 24 Mio. € in 2003)		217	(1.077)	(832)
Finanzergebnis	8.	217	(1.077)	(2.792)
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>3.438</b>	3.535	596
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	9.	(513)	(1.177)	(979)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust		(74)	108	(35)
<b>Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten</b>		<b>2.851</b>	2.466	(418)
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	10.	-	-	14
Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	10.	-	-	882
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 47 und FIN 46R	11.	(5)	-	(30)
<b>Konzernergebnis</b>		<b>2.846</b>	2.466	448
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>	36.			
Ergebnis je Aktie				
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		2,80	2,43	(0,41)
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten		-	-	0,01
Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten		-	-	0,87
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 47 und FIN 46R		-	-	(0,03)
Konzernergebnis		2,80	2,43	0,44
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)				
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		2,80	2,43	(0,41)
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten		-	-	0,01
Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten		-	-	0,87
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 47 und FIN 46R		-	-	(0,03)
Konzernergebnis		2,80	2,43	0,44

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Industriegeschäft <sup>1</sup>			Financial Services <sup>1,2</sup>			Angaben in Millionen €
2005	2004	2003	2005	2004	2003	
134.340	128.133	122.397	15.436	13.926	14.040	Umsatzerlöse
(110.326)	(103.771)	(98.937)	(12.568)	(10.796)	(10.989)	Umsatzkosten
24.014	24.362	23.460	2.868	3.130	3.051	<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>
(17.725)	(16.741)	(16.374)	(1.259)	(1.231)	(1.398)	Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen
(5.649)	(5.658)	(5.571)	-	-	-	Forschungs- und Entwicklungskosten
921	833	637	45	62	52	Sonstige betriebliche Erträge
(30)	-	-	-	-	-	Abschreibungen auf Geschäftswerte
36	(145)	(469)	-	-	-	Turnaround-Plan Chrysler Group
1.567	2.651	1.683	1.654	1.961	1.705	<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>
-	-	(1.960)	-	-	-	Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS
192	(1.043)	(775)	25	(34)	(57)	Sonstiges Finanzergebnis (darin (Verluste) / Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i.H.v. (135) Mio. € in 2004 und durch verbundene Unternehmen i.H.v. 24 Mio. € in 2003)
192	(1.043)	(2.735)	25	(34)	(57)	Finanzergebnis
1.759	1.608	(1.052)	1.679	1.927	1.648	<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>
133	(442)	(352)	(646)	(735)	(627)	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
(63)	113	(30)	(11)	(5)	(5)	Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust
1.829	1.279	(1.434)	1.022	1.187	1.016	<b>Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten</b>
-	-	14	-	-	-	Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern
-	-	882	-	-	-	Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern
(5)	-	(30)	-	-	-	Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 47 und FIN 46R
1.824	1.279	(568)	1.022	1.187	1.016	<b>Konzernergebnis</b>
						<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>
						Ergebnis je Aktie
						Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten
						Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten
						Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten
						Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 47 und FIN 46R
						Konzernergebnis
						Ergebnis je Aktie (voll verwässert)
						Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten
						Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten
						Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten
						Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 47 und FIN 46R
						Konzernergebnis

1 Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und sind ungeprüft.

2 Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG.

# Konzernbilanz

Angaben in Millionen €	Anmerkung	DaimlerChrysler-Konzern		Industriegeschäft <sup>1</sup>		Financial Services <sup>1,2</sup>	
		31. Dezember 2005	31. Dezember 2004	31. Dezember 2005	31. Dezember 2004	31. Dezember 2005	31. Dezember 2004
<b>Aktiva</b>							
Geschäftswerte	12.	1.881	2.003	1.822	1.945	59	58
Sonstige immaterielle Anlagewerte	13.	3.191	2.671	3.133	2.602	58	69
Sachanlagen	14.	36.739	34.017	36.565	33.851	174	166
Finanzanlagen	20.	6.356	7.039	6.084	6.763	272	276
Vermietete Gegenstände	15.	34.238	26.711	3.629	3.099	30.609	23.612
<b>Anlagevermögen</b>		<b>82.405</b>	<b>72.441</b>	<b>51.233</b>	<b>48.260</b>	<b>31.172</b>	<b>24.181</b>
Vorräte	16.	19.139	16.805	17.674	15.330	1.465	1.475
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.	7.595	7.001	7.348	6.805	247	196
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	18.	61.101	56.785	-	-	61.101	56.785
Sonstige Vermögenswerte	19.	8.731	12.931	4.654	9.216	4.077	3.715
Wertpapiere	20.	4.936	3.884	4.502	3.474	434	410
Zahlungsmittel	21.	7.711	7.782	6.894	6.782	817	1.000
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>109.213</b>	<b>105.188</b>	<b>41.072</b>	<b>41.607</b>	<b>68.141</b>	<b>63.581</b>
<b>Latente Steuern</b>	9.	<b>7.249</b>	<b>4.213</b>	<b>7.060</b>	<b>4.071</b>	<b>189</b>	<b>142</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	22.	<b>1.391</b>	<b>1.030</b>	<b>1.299</b>	<b>953</b>	<b>92</b>	<b>77</b>
<b>Zur Veräußerung bestimmte Vermögensgegenstände des Geschäftsbereichs Off-Highway</b>	10.	<b>1.374</b>	<b>-</b>	<b>1.374</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Summe Aktiva (davon kurzfristig 2005: 74.909 Mio. €; 2004: 68.679 Mio. €)</b>		<b>201.632</b>	<b>182.872</b>	<b>102.038</b>	<b>94.891</b>	<b>99.594</b>	<b>87.981</b>
<b>Passiva</b>							
Gezeichnetes Kapital		2.647	2.633				
Kapitalrücklage		8.221	8.042				
Gewinnrücklagen		31.688	30.361				
Kumuliertes übriges Comprehensive Loss		(6.107)	(7.514)				
Eigene Anteile		-	-				
<b>Eigenkapital</b>	23.	<b>36.449</b>	<b>33.522</b>	<b>26.859</b>	<b>25.445</b>	<b>9.590</b>	<b>8.077</b>
<b>Anteile in Fremdbesitz</b>		<b>653</b>	<b>909</b>	<b>614</b>	<b>885</b>	<b>39</b>	<b>24</b>
<b>Rückstellungen</b>	25.	<b>46.682</b>	<b>41.938</b>	<b>45.389</b>	<b>40.864</b>	<b>1.293</b>	<b>1.074</b>
Finanzverbindlichkeiten	26.	80.932	76.270	4.146	8.330	76.786	67.940
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.	14.591	12.920	14.381	12.710	210	210
Übrige Verbindlichkeiten	28.	9.053	8.745	6.561	6.110	2.492	2.635
<b>Verbindlichkeiten</b>		<b>104.576</b>	<b>97.935</b>	<b>25.088</b>	<b>27.150</b>	<b>79.488</b>	<b>70.785</b>
<b>Latente Steuern</b>	9.	<b>4.203</b>	<b>2.312</b>	<b>(2.309)</b>	<b>(3.854)</b>	<b>6.512</b>	<b>6.166</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	29.	<b>8.298</b>	<b>6.256</b>	<b>5.626</b>	<b>4.401</b>	<b>2.672</b>	<b>1.855</b>
<b>Zur Veräußerung bestimmte Schulden des Geschäftsbereichs Off-Highway</b>	10.	<b>771</b>	<b>-</b>	<b>771</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Summe Passiva ohne Eigenkapital (davon kurzfristig 2005: 86.399 Mio. €; 2004: 77.158 Mio. €)</b>		<b>165.183</b>	<b>149.350</b>	<b>75.179</b>	<b>69.446</b>	<b>90.004</b>	<b>79.904</b>
<b>Summe Passiva</b>		<b>201.632</b>	<b>182.872</b>	<b>102.038</b>	<b>94.891</b>	<b>99.594</b>	<b>87.981</b>

1 Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und sind ungeprüft.

2 Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

# Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

Angaben in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Comprehensive Loss				Eigene Anteile	Gesamt
				Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Marktbewertung von Wertpapieren	Derivative Finanzinstrumente	Anpassung der Pensionsverpflichtungen		
<b>Stand am 1. Januar 2003</b>	2.633	7.819	30.485	465	(74)	1.065	(7.317)	-	35.076
Konzernergebnis	-	-	448	-	-	-	-	-	448
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	(1.628)	407	1.162	444	-	385
<b>Comprehensive Income, gesamt</b>									833
Veränderung durch Stock-Options	-	95	-	-	-	-	-	-	95
Ausgabe von Aktien durch Wandlung von Anleihen	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(28)	(28)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	28	28
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)
<b>Stand am 31. Dezember 2003</b>	2.633	7.915	29.414	(1.163)	333	2.227	(6.873)	-	34.486
Konzernergebnis	-	-	2.466	-	-	-	-	-	2.466
Übriges Comprehensive Loss	-	-	-	(715)	(206)	(369)	(748)	-	(2.038)
<b>Comprehensive Income, gesamt</b>									428
Veränderung durch Stock-Options	-	127	-	-	-	-	-	-	127
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(30)	(30)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	30	30
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)
<b>Stand am 31. Dezember 2004</b>	2.633	8.042	30.361	(1.878)	127	1.858	(7.621)	-	33.522
Konzernergebnis	-	-	2.846	-	-	-	-	-	2.846
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	2.727	(18)	(1.223)	(79)	-	1.407
<b>Comprehensive Income, gesamt</b>									4.253
Veränderung durch Stock-Options	-	87	-	-	-	-	-	-	87
Ausgabe neuer Aktien	14	141	-	-	-	-	-	-	155
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(21)	(21)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	21	21
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)
Sonstiges	-	(49)	-	-	-	-	-	-	(49)
<b>Stand am 31. Dezember 2005</b>	2.647	8.221	31.688	849	109	635	(7.700)	-	36.449

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

# Konzern-Kapitalflussrechnung \*

Angaben in Millionen €	DaimlerChrysler-Konzern		
	2005	2004	2003
Konzernergebnis	2.846	2.466	448
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	74	(108)	35
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 47 und FIN 46R	5	-	30
Ergebnis aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	(732)	(281)	(956)
Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	-	-	1.960
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	6.341	5.445	5.579
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	6.312	5.817	5.838
Veränderung der latenten Steuern	(809)	(593)	644
Ergebnis aus at equity bewerteten Gesellschaften	(103)	933	538
Veränderung der Finanzinstrumente	298	(275)	160
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(1.370)	(520)	(424)
Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)	(4)	(26)	71
Veränderung der Rückstellungen	170	1.344	1.015
Aufwendungen (Erträge) Turnaround-Plan Chrysler Group	(36)	145	469
Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(92)	(219)	(279)
Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(207)	(2.455)	(2.670)
Veränderung bei übrigen Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:			
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(1.519)	(1.393)	(293)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(443)	242	(441)
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	802	1.186	1.081
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	820	(648)	1.021
<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>12.353</b>	<b>11.060</b>	<b>13.826</b>
Zugänge zum Anlagevermögen:			
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(20.236)	(17.678)	(15.604)
- Erwerb von Sachanlagen	(6.580)	(6.386)	(6.614)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(272)	(514)	(303)
Erlöse aus dem Abgang vermieteter Gegenstände	11.643	10.468	11.951
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	1.098	741	643
Erwerb von Unternehmen	(552)	(264)	(1.021)
Erlöse aus dem Abgang von Unternehmen	516	1.218	1.209
Zugänge zu/Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	(5.195)	(5.978)	(10.432)
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	5.288	6.331	10.260
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	(27.073)	(30.488)	(28.946)
Zahlungseingänge auf Forderungen gegen Endkunden	21.262	17.148	16.577
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen gegen Endkunden	8.612	9.531	9.196
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	(10.773)	(4.211)	(5.175)
Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	11.025	3.481	4.785
Veränderung sonstiger Geldanlagen	15	(81)	(134)
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>(11.222)</b>	<b>(16.682)</b>	<b>(13.608)</b>
Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung	1.407	2.453	129
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	14.322	15.013	16.436
Tilgung von langfristigen Finanzverbindlichkeiten	(15.867)	(13.370)	(12.518)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1.575)	(1.547)	(1.537)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	227	30	44
Erwerb eigener Anteile	(27)	(30)	(36)
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>(1.513)</b>	<b>2.549</b>	<b>2.518</b>
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)	620	(313)	(1.069)
<b>Veränderung der Zahlungsmittel (&lt; 3 Monate)</b>	<b>238</b>	<b>(3.386)</b>	<b>1.667</b>
<b>Zahlungsmittel (&lt; 3 Monate) zum Jahresanfang</b>	<b>7.381</b>	<b>10.767</b>	<b>9.100</b>
<b>Zahlungsmittel (&lt; 3 Monate) zum Jahresende</b>	<b>7.619</b>	<b>7.381</b>	<b>10.767</b>

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

\* Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können Anmerkung 30 entnommen werden.

2005	Industriegeschäft <sup>1</sup>		2005	Financial Services <sup>1,2</sup>		Angaben in Millionen €
	2004	2003		2004	2003	
1.824	1.279	(568)	1.022	1.187	1.016	Konzernergebnis
63	(113)	30	11	5	5	Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis
5	-	30	-	-	-	Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 47 und FIN 46R
(732)	(281)	(956)	-	-	-	Ergebnis aus dem Verkauf von Anteilsbesitz
-	-	1.960	-	-	-	Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS
667	544	609	5.674	4.901	4.970	Abschreibungen auf vermietete Gegenstände
6.251	5.693	5.735	61	124	103	Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen
(356)	(1.211)	194	(453)	618	450	Veränderung der latenten Steuern
(92)	951	539	(11)	(18)	(1)	Ergebnis aus at equity bewerteten Gesellschaften
297	(288)	141	1	13	19	Veränderung der Finanzinstrumente
(1.320)	(524)	(424)	(50)	4	-	Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren
(3)	(29)	82	(1)	3	(11)	Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)
93	1.198	1.098	77	146	(83)	Veränderung der Rückstellungen
(36)	145	469	-	-	-	Aufwendungen (Erträge) Turnaround-Plan Chrysler Group
(92)	(219)	(279)	-	-	-	Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group
(207)	(2.455)	(2.670)	-	-	-	Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen
						Veränderung bei übrigen Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:
(1.518)	(1.535)	(502)	(1)	142	209	- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)
(419)	210	(500)	(24)	32	59	- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
806	1.193	1.082	(4)	(7)	(1)	- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
989	(805)	715	(169)	157	306	- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva
6.220	3.753	6.785	6.133	7.307	7.041	<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>
						Zugänge zum Anlagevermögen:
(4.181)	(3.828)	(3.973)	(16.055)	(13.850)	(11.631)	- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen
(6.537)	(6.298)	(6.539)	(43)	(88)	(75)	- Erwerb von Sachanlagen
(253)	(496)	(250)	(19)	(18)	(53)	- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva
4.996	4.514	4.577	6.647	5.954	7.374	Erlöse aus dem Abgang vermieteter Gegenstände
1.066	705	606	32	36	37	Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen
(566)	(244)	(967)	14	(20)	(54)	Erwerb von Unternehmen
186	1.176	1.179	330	42	30	Erlöse aus dem Abgang von Unternehmen
26.963	29.911	37.346	(32.158)	(35.889)	(47.778)	Zugänge zu/Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler
(27.246)	(27.849)	(34.938)	32.534	34.180	45.198	Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler
3.818	4.457	3.829	(30.891)	(34.945)	(32.775)	Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden
(2.824)	(3.848)	(3.206)	24.086	20.996	19.783	Zahlungseingänge auf Forderungen gegen Endkunden
(504)	(115)	(361)	9.116	9.646	9.557	Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen gegen Endkunden
(10.773)	(4.210)	(4.963)	-	(1)	(212)	Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
11.017	3.445	4.687	8	36	98	Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
75	(189)	(207)	(60)	108	73	Veränderung sonstiger Geldanlagen
(4.763)	(2.869)	(3.180)	(6.459)	(13.813)	(10.428)	<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>
848	1.481	(1.392)	559	972	1.521	Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung
2.297	2.661	5.469	12.025	12.352	10.967	Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten
(4.609)	(6.953)	(4.229)	(11.258)	(6.417)	(8.289)	Tilgung von langfristigen Finanzverbindlichkeiten
(287)	(585)	(908)	(1.288)	(962)	(629)	Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)
195	(255)	(220)	32	285	264	Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)
(27)	(30)	(36)	-	-	-	Erwerb eigener Anteile
(1.583)	(3.681)	(1.316)	70	6.230	3.834	<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>
548	(291)	(981)	72	(22)	(88)	Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)
422	(3.088)	1.308	(184)	(298)	359	<b>Veränderung der Zahlungsmittel (&lt; 3 Monate)</b>
6.381	9.469	8.161	1.000	1.298	939	<b>Zahlungsmittel (&lt; 3 Monate) zum Jahresanfang</b>
6.803	6.381	9.469	816	1.000	1.298	<b>Zahlungsmittel (&lt; 3 Monate) zum Jahresende</b>

1 Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und sind ungeprüft.

2 Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG.



# Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens

Angaben in Millionen €	01.01.2005	Währungs- änderungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Anschaffungs-/Herstellungskosten			31.12.2005
				Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	
Geschäftswerte	3.049	361	16	176	-	520	3.082
Sonstige immaterielle Anlagewerte	3.477	417	-	274	169	205	4.132
<b>Immaterielle Anlagewerte</b>	6.526	778	16	450	169	725	7.214
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	20.995	1.145	(15)	270	377	393	22.379
Technische Anlagen und Maschinen	32.536	2.766	4	847	1.976	1.854	36.275
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	22.797	2.242	5	1.502	1.517	1.856	26.207
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4.268	494	16	4.002	(4.053)	47	4.680
<b>Sachanlagen</b>	80.596	6.647	10	6.621	(183)	4.150	89.541
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.026	17	(161)	165	9	126	930
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	247	-	(108)	47	-	48	138
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	4.334	15	21	140	(14)	513	3.983
Beteiligungen	1.033	8	(22)	312	5	568	768
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	242	10	-	11	-	190	73
Wertpapiere des Anlagevermögens	611	29	-	147	-	180	607
Sonstige Ausleihungen	258	-	(4)	15	201	244	226
<b>Finanzanlagen</b>	7.751	79	(274)	837	201	1.869	6.725
<b>Vermietete Gegenstände</b>	35.080	4.425	275	20.236	(187)	14.933	44.896

1 Währungsumrechnung mit Kursen am jeweiligen Bilanzstichtag.

Die Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens ist Bestandteil des Konzernanhangs.

01.01.2005	Währungs- ände- rungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Laufendes Jahr	Umb- chungen	Abschreibungen		Buchwerte <sup>1</sup>		Angaben in Millionen €
					Abgänge	31. 12. 2005	31. 12. 2005	31. 12. 2004	
1.046	130	-	30	-	5	1.201	1.881	2.003	Geschäftswerte
806	57	(5)	201	2	120	941	3.191	2.671	Sonstige immaterielle Anlagewerte
1.852	187	(5)	231	2	125	2.142	5.072	4.674	<b>Immaterielle Anlagewerte</b>
9.570	465	9	671	(7)	207	10.501	11.878	11.425	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken
21.436	1.596	(3)	3.005	(9)	1.697	24.328	11.947	11.100	Technische Anlagen und Maschinen
15.497	1.448	3	2.351	57	1.484	17.872	8.335	7.300	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
76	15	-	12	(2)	-	101	4.579	4.192	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau
46.579	3.524	9	6.039	39	3.388	52.802	36.739	34.017	<b>Sachanlagen</b>
211	1	(8)	32	-	72	164	766	815	Anteile an verbundenen Unternehmen
10	-	(6)	2	-	-	6	132	237	Ausleihungen an verbundene Unternehmen
(2)	5	7	-	-	-	10	3.973	4.336	Beteiligungen an assoziierten Unternehmen
253	-	(17)	4	-	60	180	588	780	Beteiligungen
164	-	-	1	-	164	1	72	78	Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht
12	-	-	-	-	11	1	606	599	Wertpapiere des Anlagevermögens
64	-	(4)	3	-	56	7	219	194	Sonstige Ausleihungen
712	6	(28)	42	-	363	369	6.356	7.039	<b>Finanzanlagen</b>
8.369	1.035	56	6.341	(41)	5.102	10.658	34.238	26.711	<b>Vermietete Gegenstände</b>

# Konzernanhang

## Grundlagen und Methoden

### 1. Grundsätze der Rechnungslegung

**Allgemeines.** Der Konzernabschluss der DaimlerChrysler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»DaimlerChrysler« oder »der Konzern«) ist im Einklang mit den in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen (»Generally Accepted Accounting Principles in the United States of America« oder »US-GAAP«) aufgestellt worden. Alle Beträge werden in Millionen Euro (»€«) angegeben.

Einzelne Vorjahresangaben sind an die Darstellung des Berichtsjahres angepasst worden. Im Zusammenhang mit einer internen Untersuchung von bestimmten Konten, Transaktionen und Zahlungen hat DaimlerChrysler das Konzerneigenkapital zum 1. Januar 2003 angepasst, um die Bilanzierung in den Jahren vor 2003 zu korrigieren. Außerdem wurden in diesem Zusammenhang Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Jahr 2005 berücksichtigt, um Buchungen in den Jahren 2004 und 2003 zu korrigieren (vgl. auch Anmerkung 31). DaimlerChrysler hat zudem das Konzerneigenkapital zum 1. Januar 2003 angepasst und Aufwendungen im Konzernergebnis 2005 berücksichtigt, um die Bilanzierung in den Jahren 2003 und 2004 von bestimmten derivativen Finanzinstrumenten, die nicht für ein Hedge-Accounting qualifizierten, von latenten Steuern seiner US-amerikanischen Tochtergesellschaften sowie von weiteren kleineren Sachverhalten zu korrigieren. Die im Jahr 2005 berücksichtigten Aufwendungen für die Jahre 2003 und 2004 reduzierten den Operating Profit um 55 Mio. €, das Finanzergebnis um 58 Mio. €, den Steueraufwand um 7 Mio. € und das Konzernergebnis um 106 Mio. €. Die gesamten Anpassungen, die vorgenommen wurden, um die Bilanzierung dieser Sachverhalte in den Jahren vor 2003 zu berücksichtigen, haben das Konzerneigenkapital zum 1. Januar 2003 um 72 Mio. € erhöht. Die Korrektur der Bilanzierung in den Jahren 2003 und 2004 war, bezogen auf diese Jahre, nicht wesentlich. Die zur Korrektur dieser Bilanzierung im Berichtsjahr berücksichtigten Aufwendungen haben die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2005 ebenfalls nicht wesentlich beeinflusst. Ferner waren diese Anpassungen in den Jahren vor 2003 für das Konzerneigenkapital zum 1. Januar 2003 nicht wesentlich.

Um den Vertrieb bestimmter im DaimlerChrysler-Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher auch wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns zu ermöglichen, haben wir den geprüften Konzernabschluss um ungeprüfte Informationen zu Industriegeschäft bzw. zu den Financial Services ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Industriegeschäft bzw. Financial Services im Einklang mit US-GAAP darzustellen. Die Informationen zu den Financial Services des Konzerns beinhalten das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG. Die Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services umfassen grundsätzlich konzerninterne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen und die Unterstützung bei speziellen Fahrzeugfinanzierungsprogrammen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und den Financial Services sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

**Schätzungen.** Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die bilanzierten Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten sowie die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag und die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode betreffen. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Annahmen und Schätzungen betroffen sind, sind zum Beispiel die Werthaltigkeit von Vermieteten Gegenständen, die Einbringbarkeit von Forderungen aus der Absatzfinanzierung und von Leasingforderungen, die Werthaltigkeit von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, Garantieverpflichtungen, Verpflichtungen aus der

Gewährung von Verkaufsanreizen, die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten sowie Vermögensgegenstände und Verpflichtungen, die sich auf Leistungen an Arbeitnehmer beziehen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

**Risiken und Unsicherheiten.** Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von DaimlerChrysler ist Risiken und Unsicherheiten ausgesetzt. Faktoren, die die zukünftige Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beeinflussen und damit eine Abweichung von den Erwartungen verursachen können, sind unter anderem eine weitere Verschlechterung der Lage der Weltwirtschaft, Überkapazitäten und Wettbewerbsintensität in der Automobilindustrie, Abhängigkeiten von Zulieferern von Teilen oder Dienstleistungen, insbesondere bei Exklusivlieferanten, Konzentration der Umsatzerlöse auf die USA und Westeuropa, Vereinbarungen mit Arbeitnehmervertretungen, die einen hohen Anteil an der Belegschaft repräsentieren, Entwicklungen der Währungskurse, der Zinssätze und der Rohstoffpreise sowie wesentliche Gerichtsverfahren und umweltrechtliche bzw. sonstige gesetzliche Bestimmungen.

**Grundsätze der Konsolidierung.** Die Abschlüsse der DaimlerChrysler AG und aller wesentlichen, in ihrem Mehrheitsbesitz stehenden Tochtergesellschaften sowie die Abschlüsse bestimmter Gesellschaften (»Variable Interest Entities«), bei denen der Konzern wesentlicher Nutznießer ist, werden in den Konzernabschluss einbezogen (vgl. Anmerkung 2).

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften und konsolidierten »Variable Interest Entities« wurden eliminiert.

**Anteile an assoziierten Unternehmen.** Wesentliche Beteiligungen werden nach der Equity-Methode bilanziert, wenn DaimlerChrysler keinen beherrschenden Anteil hält, aber einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik der Beteiligungsgesellschaft (»assoziertes Unternehmen«) ausüben kann.

Im Erwerbszeitpunkt einer nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung wird die Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligem Eigenkapital zunächst durch bestimmte Anpassungen an die Zeitwerte den Vermögensgegenständen und Schulden dieser Beteiligung zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäftswert angesetzt und nicht planmäßig abgeschrieben.

Sinkt der Zeitwert einer Beteiligung an einem assoziierten Unternehmen nicht nur vorübergehend unter deren Buchwert, führt dies zu einer Abschreibung des Buchwertes der Beteiligung auf den Zeitwert. Die Abschreibung wird erfolgswirksam vorgenommen und führt zu einer neuen Basis für die Anschaffungskosten.

Die Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) stellt ein assoziiertes Unternehmen dar. Da der Konzernabschluss von EADS nicht rechtzeitig vorliegt, um die Equity-Methode periodengerecht anzuwenden, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste dieser Beteiligung mit einem zeitlichen Versatz von drei Monaten im Konzernabschluss von DaimlerChrysler berücksichtigt.

**Währungsumrechnung.** Die Vermögensgegenstände und Schulden ausländischer Geschäftstätigkeiten, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden nach dem Konzept der funktionalen Währung grundsätzlich mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Die daraus resultierenden Umrechnungsdifferenzen werden als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Loss im Eigenkapital ausgewiesen. Die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen dieser ausländischen Geschäftstätigkeiten werden mit Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse des USD, als der wesentlichen ausländischen Währung, haben sich wie folgt entwickelt:

	2005	2004	2003
	1 € =	1 € =	1 € =
Mittelkurs zum 31. Dezember	1,1797	1,3621	1,2630
Periodendurchschnittskurse			
1. Quartal	1,3113	1,2497	1,0735
2. Quartal	1,2594	1,2046	1,1355
3. Quartal	1,2199	1,2218	1,1248
4. Quartal	1,1897	1,2977	1,1885

Bei den Vermögensgegenständen und Schulden von Geschäftstätigkeiten in Hochinflationländern werden monetäre Posten zu Stichtagskursen sowie nicht-monetäre Posten zu historischen Kursen umgerechnet; Umrechnungsdifferenzen werden ergebniswirksam berücksichtigt. Ferner werden bei Geschäftstätigkeiten in Hochinflationländern die Abschreibungen und die Ergebnisse aus dem Abgang von Anlagevermögen auf der Basis historischer Kurse ermittelt. Während aller dargestellten Perioden unterhielt der Konzern in einem als hochinflationär geltendem Wirtschaftsraum ausländische Geschäftstätigkeiten.

**Umsatzrealisierung.** Umsätze aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn ein Vertrag wirksam zu Stande gekommen ist, die Lieferung erfolgt ist bzw. die Leistung erbracht wurde, ein Preis vereinbart und bestimmbar ist und von dessen Bezahlung ausgegangen werden kann. Die Umsatzerlöse werden abzüglich Skonti, Preisnachlässen, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen. Nicht in Geld bestehende Vergünstigungen, die den Verkaufspreis nicht mindern, sowie Fracht- und Versandkosten werden unter den Umsatzkosten der jeweiligen Periode ausgewiesen.

Aufgrund unterschiedlicher markt- und produktabhängiger Faktoren, wie zum Beispiel Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, wirtschaftliche Rahmenbedingungen, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden, setzt DaimlerChrysler Verkaufsanreize zur Steuerung der Verkaufspreise ein. Der Konzern behält es 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.

Der Konzern berücksichtigt die geschätzten Auswirkungen der Verkaufsförderprogramme zum Zeitpunkt des Verkaufs an die Händler bzw. Kunden als Erlösschmälerung. Diese Erlösschmälerungen beinhalten sowohl die den Kunden und Händlern bereits gewährten bzw. angebotenen Verkaufsförderprogramme als auch die erwarteten Änderungen an diesen Programmen zur Reduzierung der Fahrzeugbestände bei den Händlern.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine vertraglich verlängerte, separat berechnete Gewährleistung an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit ertragswirksam 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 Bilanzierungseinheiten auf der Grundlage ihrer relativen beizulegenden Zeitwerte, wenn die Voraussetzungen für die Aufteilung erfüllt sind.

Sofern durch das Financial Services Segment im Rahmen spezieller Finanzierungsprogramme Zinssätze angeboten werden, die – um den Fahrzeugverkauf zu fördern – unterhalb der marktüblichen Zinssätze liegen, wird der Unterschiedsbetrag aus beiden Zinssätzen bei Abschluss des Vertrages bei den Umsatzerlösen gekürzt und in der Bilanz als Erträge nachfolgender Geschäftsjahre abgegrenzt. Diese Abgrenzung wird unter Anwendung der Zinsmethode ertragswirksam über die vereinbarte Vertragslaufzeit der Forderung aufgelöst. Im Falle einer vorzeitigen Tilgung der zinssubventionierten Forderung oder eines Forderungsverkaufs werden die zu diesem Zeitpunkt noch abgegrenzten Beträge aufgelöst.

Fahrzeugverkäufe, bei denen der Konzern eine Restwertgarantie abgibt (z. B. bei Verkäufen an einige Autovermieter), werden gemäß Emerging Issues Task Force (»EITF«) 95-1 »Revenue Recognition on Sales with a Guaranteed Minimum Resale Value« als »Operating Lease« bilanziert. Restwertgarantien verpflichten DaimlerChrysler 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 Vertrages realisiert.

Umsätze aus Forderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts werden nach der Zinsmethode realisiert. Die Vereinnahmung von Zinserträgen aus Finanz- und Leasingforderungen wird grundsätzlich ausgesetzt, wenn die vertraglich vereinbarten Ratenzahlungen ab einer Bandbreite von 60 bis 120 Tagen überfällig werden.

**Forderungsverkäufe.** Der Konzern veräußert wesentliche Umfänge von Finanzforderungen aus dem Fahrzeuggeschäft im Rahmen von »Asset-Backed-Securities«- und »Whole Loan Sales«-Maßnahmen an Trusts und betreibt üblicherweise für solche Forderungen weiterhin das »Servicing« (u. a. Inkasso) gegen eine Servicing Gebühr. Die Bilanzierung von Forderungsverkäufen basiert gemäß den Bestimmungen des Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 140 »Accounting for Transfers and Servicing of Financial Assets and Extinguishment of Liabilities« auf dem »Financial Components Approach«, der auf die Verfügungsrechte abstellt.

Erträge aus Servicing Gebühren werden nach der Zinsmethode über die Restlaufzeit der jeweiligen verkauften Forderungen verteilt.

Gewinne und Verluste aus dem Verkauf von Finanzforderungen werden zum Zeitpunkt der Veräußerung in den Umsatzerlösen realisiert. Zur Ermittlung des Gewinns bzw. Verlustes aus dem Verkauf von Finanzforderungen erfolgt eine Aufteilung in zurückbehaltene und in veräußerte Forderungen entsprechend den anteiligen Zeitwerten.

Weitere Informationen zu den Forderungsverkäufen des Konzerns sind in Anmerkung 34 enthalten.

**Erwartete Forderungsausfälle.** DaimlerChrysler ermittelt die Wertberichtigung von zweifelhaften Forderungen auf Grundlage von systematischen, regelmäßigen Überprüfungen sowie Bewertungen im Rahmen der Kreditüberwachung. Diese Überwachung berücksichtigt historische Forderungsausfälle, die Größe und Zusammensetzung der Portfolios, die aktuelle Wirtschaftsentwicklung, die Zeitwerte bzw. die Angemessenheit von Sicherheiten, sowie andere relevante Faktoren. Bestimmte Forderungsportfolios werden auf aggregierter Ebene beurteilt. Dies erfolgt vorrangig auf Basis historischer Forderungsausfälle, die hinsichtlich der aktuellen Wirtschaftsentwicklung angepasst werden und berücksichtigt auch die Entwicklung von Zeitwerten sowie die Angemessenheit von Sicherheiten. Der Wertberichtigungsbedarf bei anderen Forderungen, wie Händlerforderungen und Forderungen gegenüber Großkunden, wird einzeln auf Basis von Zeitwerten der entsprechenden Sicherheiten untersucht. Forderungen werden gegen diese Wertberichtigung ausgebucht, wenn sie als uneinbringlich zu betrachten sind. DaimlerChrysler generiert oder kauft grundsätzlich keine Forderungen mit dem Ziel diese zu verkaufen. Forderungen, die als »zum Verkauf bestimmt« klassifiziert sind, werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungskosten und Marktpreisen bewertet, wenn feststeht, dass der Marktpreis der Forderung die erwarteten zukünftigen Zahlungsströme aus dieser Forderung darstellt.

**Forschung und Entwicklung sowie Werbung und Absatzförderung.** Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sowie für Werbung und Absatzförderung werden bei Anfall ergebniswirksam behandelt.

**Verkauf neu ausgegebener Anteile an Tochterunternehmen.** Gewinne und Verluste aus der Ausgabe neuer Anteile von Tochterunternehmen an Dritte, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns vermindert (»Verwässerungsgewinne und -verluste«) sowie DaimlerChrysler's Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung in der Zeile »sonstiges Finanzergebnis« berücksichtigt.

**Steuern vom Einkommen und vom Ertrag.** Die laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag 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. Die latenten Steuern spiegeln – mit Ausnahme ergebnisneutral vorzunehmender Veränderungen – die Entwicklung der aktiven und passiven latenten Steuern wider. Aktive und passive latente Steuern werden auf Basis von temporären Unterschieden zwischen den bilanziellen und steuerlichen Wertansätzen inklusive Unterschieden aus Konsolidierung, Verlustvorträgen und Steuergutschriften ermittelt. Dabei kommen die bei Umkehrung der Unterschiede bzw. Nutzung der Verlustvorträge und Steuergutschriften gültigen nationalen Steuergesetze und Steuersätze zur Anwendung. DaimlerChrysler nimmt eine Wertberichtigung auf aktive latente Steuern vor, wenn mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50% aktive latente Steuern nicht genutzt werden können.

**Aufgegebene Aktivitäten.** Das Ergebnis aus einer aufgegebenen Aktivität und ein Gewinn oder Verlust aus deren Veräußerung werden jeweils nach Steuern als separate Zeile in der Gewinn- und Verlustrechnung für alle dargestellten Perioden ausgewiesen. Eine Komponente des Konzerns gilt als aufgegebene Aktivität, wenn sowohl deren Geschäftstätigkeit als auch deren Zahlungsströme von den fortgeführten Aktivitäten in Folge der Aufgabe der Aktivität separiert worden sind oder werden, der Konzern kein wesentliches fortdauerndes Engagement in der Aktivität hat und der Unternehmensteil operativ und für Zwecke des Rechnungswesens eigenständig betrachtet werden kann. Als aufgegebene Aktivität ist ein Unternehmensteil auch dann zu sehen, wenn er am Stichtag noch nicht veräußert wurde, aber als zum Verkauf stehend gilt. Das Nettovermögen einer aufgegebenen Aktivität, die als zum Verkauf stehend klassifiziert ist, wird zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Zeitwert abzüglich noch anfallender Veräußerungskosten bewertet. Ein Gewinn aus dem Verkauf einer aufgegebenen Aktivität wird in der Periode berücksichtigt und separat berichtet, in der er realisiert wird.

**Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.** Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und anderen Versorgungsleistungen erfolgt basierend auf der »Projected Unit Credit Method« gemäß SFAS 87 »Employers' Accounting for Pensions« bzw. SFAS 106 »Employers' Accounting for Postretirement Benefits Other Than Pensions«. Gemäß SFAS 87 und SFAS 106 können Änderungen des Anwartschaftsbarwerts (bei Pensionsplänen), des versicherungsmathematischen Barwerts der erdienten Ansprüche (bei anderen Versorgungsleistungen) oder Abweichungen zwischen den tatsächlichen und erwarteten Vermögenserträgen der Fondsvermögen oder Prämissenänderungen zu Gewinnen und Verlusten führen, die im Konzernabschluss noch nicht berücksichtigt werden. Die erwarteten Vermögenserträge aus den Fondsvermögen werden auf Grundlage der langfristig erwarteten Verzinsung und des Zeitwerts bzw. des marktbezogenen Werts der Fondsvermögen angesetzt. Die Tilgung von noch nicht erfolgswirksam gebuchten Gewinnen oder Verlusten ist Teil der Netto-Altersversorgungsaufwendungen eines Geschäftsjahres, wenn zu Beginn des Geschäftsjahres die aufgelaufenen Gewinne oder Verluste 10% des höheren Betrags von 1) dem Anwartschaftsbarwert (bei Pensionsplänen) oder dem versicherungsmathematischen Barwert der erdienten Ansprüche (bei anderen Versorgungsleistungen) oder 2) dem Zeitwert bzw. dem marktbezogenen Wert des Fondsvermögens übersteigen. In diesem Fall ermittelt sich der ergebniswirksam zu berücksichtigende Tilgungsbetrag aus dem übersteigenden Betrag geteilt durch die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Mitarbeiter (vgl. Anmerkung 25a).

DaimlerChrysler hat sich für die rückwirkende, auf den 1. Januar 2004 bezogene Bilanzierung von Zuschüssen entschieden, die aufgrund des Medicare Prescription Drug, Improvement and Modernization Act of 2003 (»Medicare Act«) zufließen. Der »Medicare Act« gewährt unter bestimmten Bedingungen Zuschüsse zu Gesundheitsfürsorgeleistungen, die den Anwartschaftsbarwert für Gesellschaften in den USA reduzieren. Weitere Informationen bezüglich der Auswirkung des »Medicare Act« auf den Konzernabschluss sind in Anmerkung 25a enthalten.

**Ergebnis je Aktie.** Bei Vorliegen von Verwässerungseffekten sind zwei Kenngrößen für das Ergebnis je Aktie anzugeben. Bei der Kenngröße »Ergebnis je Aktie« (»Basic Earnings per Share«) wird der Verwässerungseffekt nicht berücksichtigt; das Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten und das Konzernergebnis werden jeweils durch den gewogenen Durchschnitt der Zahl der ausgegebenen Aktien dividiert. Die Kenngröße »Ergebnis je Aktie (voll verwässert)« (»Diluted Earnings per Share«) berücksichtigt nicht nur tatsächlich ausgegebene, sondern auch alle aufgrund von Wertpapieren oder anderen Rechten möglicherweise auszugebenden Aktien. Die Berechnung ist in Anmerkung 36 dargestellt.

**Geschäftswerte und sonstige immaterielle Anlagewerte.** Im Konzern werden alle Unternehmenserwerbe, die nach dem 30. Juni 2001 initiiert wurden, gemäß der Erwerbsmethode (»Purchase Method«) bilanziert. Der Betrag, um den die Anschaffungskosten der Beteiligung die Summe der Zeitwerte der erworbenen Vermögensgegenstände und Schulden übersteigt, wird als Geschäftswert angesetzt nach Berücksichtigung derjenigen erworbenen immateriellen Anlagewerte, die getrennt von einem Geschäftswert zu aktivieren bzw. zu berichten sind.

Erworbene Geschäftswerte und immaterielle Anlagewerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Werthaltigkeit untersucht. DaimlerChrysler überprüft die Werthaltigkeit seiner Geschäftswerte mindestens einmal jährlich bzw. bei Eintritt wesentlicher Ereignisse oder veränderter Verhältnisse, die darauf hindeuten, dass der Zeitwert einer Berichtseinheit des Konzerns deren Buchwert unterschreitet. Der Zeitwert jeder Berichtseinheit des Konzerns wird auf Basis der Barwerte geschätzter zukünftiger Zahlungsströme bestimmt. Aktivierte immaterielle Anlagewerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit untersucht, bis festgestellt wird, dass die Nutzungsdauer nicht mehr unbestimmt ist. Darüber hinaus werden erworbene immaterielle Anlagewerte mit bestimmter Nutzungsdauer zu Anschaffungskosten bewertet, linear über ihre Nutzungsdauer von zwei bis zehn Jahren auf den geschätzten Restwert abgeschrieben und immer dann auf Werthaltigkeit überprüft, wenn Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes oder einer Gruppe von Vermögensgegenständen nicht mehr werthaltig sein könnte.

**Sachanlagen.** Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten zuzüglich des Zeitwertes gegebenenfalls bestehender und zuverlässig schätzbarer Verpflichtungen aus dem Abgang von Sachanlagen und abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sachanlagen, die im Rahmen eines »Capital Lease« bilanziert werden, sind mit dem niedrigeren Wert aus dem Barwert der Mindestleasingzahlungen und dem Zeitwert des Leasinggegenstands, abzüglich kumulierter Abschreibungen berücksichtigt. Die Abschreibung erfolgt linear. Die Herstellungskosten selbst erstellter Anlagen umfassen Material- und Fertigungseinzelkosten und zurechenbare Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen sowie den Zeitwert gegebenenfalls bestehender Verpflichtungen aus dem Abgang von Sachanlagen. Herstellungskosten umfassen auch Finanzierungskosten, wenn es sich um langfristige Baumaßnahmen handelt und eine direkte Zuordnung möglich ist. Diese aktivierten Finanzierungskosten werden über die geschätzte Nutzungsdauer der entsprechenden Anlage abgeschrieben. Sachanlagen werden über folgende Nutzungsdauern abgeschrieben:

Gebäude	10 bis 50 Jahre
Grundstückseinrichtungen	5 bis 40 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	3 bis 30 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 bis 33 Jahre

**Leasing.** Als Leasing-Verträge gelten alle Vereinbarungen, die das Recht zur Nutzung einer bestimmten Sachanlage für einen festgelegten Zeitraum übertragen. Dies gilt auch für Vereinbarungen, in denen die Übertragung eines solchen Rechtes nicht ausdrücklich beschrieben ist. DaimlerChrysler nutzt als Leasing-Nehmer Sachanlagen und vermietet als Leasing-Geber vor allem Personenwagen und Nutzfahrzeuge. Die in den US-GAAP enthaltenen Regeln sehen bestimmte Kriterien vor, nach denen auf der Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob dem Leasing-Nehmer (sog. »Capital Lease«) oder dem Leasing-Geber (sog. »Operating Lease«) 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 DaimlerChrysler als Leasing-Geber bei »Operating Lease« bilanziert, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf die erwarteten Restwerte abgeschrieben. Die erwarteten Restwerte werden anhand von unabhängigen, veröffentlichten Informationen und historischen, auf die Zukunft projizierten Erfahrungen zu Wiederverkaufswerten der vermieteten Gegenstände geschätzt.

**Außerplanmäßige Abschreibung von Anlagevermögen.** Der Konzern überprüft Sachanlagen, die gehalten und weiterhin genutzt werden, sowie erworbene, planmäßig abzuschreibende immaterielle Anlagewerte auf Werthaltigkeit, sobald Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes oder einer Gruppe von Vermögensgegenständen nicht mehr werthaltig sein könnte. Die Werthaltigkeit eines langfristig genutzten Vermögensgegenstandes oder einer Gruppe von Vermögensgegenständen wird durch Vergleich des Buchwertes mit den geschätzten zukünftigen undiskontierten Cash Flows beurteilt, die aufgrund der Nutzung erwartungsgemäß entstehen. Wenn der Buchwert eines Vermögensgegenstandes oder einer Gruppe von Vermögensgegenständen die geschätzten zukünftigen undiskontierten Cash Flows übersteigt, wird eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe des Unterschiedsbetrags zwischen dem bisherigen Buchwert und dem Zeitwert vorgenommen.

**Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden.** Zur Veräußerung bestimmte Sachanlagen und in Veräußerungsgruppen zusammengefasste Vermögensgegenstände und Schulden (einschließlich aufgebener Aktivitäten) werden separat angegeben. Zur Veräußerung bestimmte Sachanlagen werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Zeitwert abzüglich noch anfallender Veräußerungskosten bewertet. Diese Sachanlagen werden nicht weiter abgeschrieben. Weitere Informationen sind in den Anmerkungen 4 und 10 enthalten.

**Umlaufvermögen.** Das Umlaufvermögen umfasst die Vorräte, Forderungen, Wertpapiere und Zahlungsmittel einschließlich der Beträge, die nach einem Jahr fällig werden. In den Anmerkungen sind die Beträge mit einer Fälligkeit von über einem Jahr angegeben.

**Vorräte.** Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Marktpreisen angesetzt, wobei bei der Bestimmung des Materialaufwands im Allgemeinen das Durchschnittswertverfahren oder die Fifo-Methode (»First-in-first-out«) zur Anwendung kommt. Einige Tochtergesellschaften in den USA bewerten bestimmte Vorräte nach der Lifo-Methode (»Last-in-first-out«). Die Herstellungskosten umfassen neben den Material- und Fertigungseinzelkosten anteilige Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen.



**Wertpapiere und Beteiligungen.** Wertpapiere und Beteiligungen werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet, sofern dieser verfügbar ist. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Marktbewertung von Wertpapieren, die mit der Absicht zur kurzfristigen Veräußerung erworben wurden bzw. gehalten werden (Handelsbestand oder »Trading«-Papiere), werden ergebniswirksam erfasst. Unrealisierte Gewinne und Verluste aller anderen zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere und bestimmter Beteiligungen (Anlagebestand oder »Available-for-Sale«-Papiere) werden bis zu deren Verkauf, unter Berücksichtigung von Steuern, als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Loss ausgewiesen. Alle sonstigen Wertpapiere und Beteiligungen werden mit ihren Anschaffungskosten bewertet. Sinkt der Zeitwert eines zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiers oder einer zu Anschaffungskosten bilanzierten Beteiligung nicht nur vorübergehend unter den Buchwert, führt dies zu einer erfolgswirksamen Abschreibung des Buchwertes auf den beizulegenden Zeitwert, der die neue Basis für die Anschaffungskosten des Wertpapiers bzw. der Beteiligung darstellt.

**Bewertung zurückbehaltener Anteilsrechte an verkauften Forderungen.** DaimlerChrysler behält Anteilsrechte an einigen verkauften und verbrieften Kunden- und Händlerforderungen zurück. Zurückbehaltene Anteilsrechte stellen das Recht des Konzerns dar, Zahlungen aus den verkauften Forderungen zu erhalten, die über die Beträge hinausgehen, die vom Trust benötigt werden, um Tilgung und Zinsen gegenüber den Investoren, Servicing-Gebühren und andere notwendige Zahlungen sicherzustellen. Der Ansatz dieser zurückbehaltenen Anteilsrechte erfolgt zum Barwert der geschätzten Cash Flows nach Bedienung sämtlicher vorrangiger Anteilsrechte an den verkauften Forderungen. Der Konzern bestimmt den Wert seiner zurückbehaltenen Anteilsrechte anhand diskontierter Cash Flows zum Zeitpunkt des Verkaufs und zu jedem Quartalsende. Die Bewertung berücksichtigt historische und erwartete Zahlungseingänge für Tilgung und Zins aus den verkauften Forderungen, erwartete zukünftige Forderungsausfälle sowie geschätzte Rückzahlungen von Tilgung und Zins auf Finanzaktiva, die an Dritte ausgegeben wurden und durch verkaufte Forderungen gesichert sind.

Entsprechend der Bilanzierung von »Available-for-Sale«-Wertpapieren berücksichtigt der Konzern unrealisierte Gewinne bzw. Verluste aus Veränderungen des Zeitwertes von zurückbehaltenen Anteilsrechten nach Abzug der hierauf entfallenden Steuern bis zu deren Realisierung als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Loss im Eigenkapital. Aufgrund des nicht vorhandenen Markts für den An- oder Verkauf zurückbehaltener

Anteilsrechte bestimmt der Konzern den zu schätzenden Zeitwert der zurückbehaltenen Anteilsrechte durch Diskontierung der geschätzten Zahlungseingänge (»Cash-Out«-Methode) unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten Zinssatzes. Zur Bestimmung des Zeitwerts der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen nimmt der Konzern Schätzungen bezüglich des Anteils vorzeitiger Tilgungen, der Forderungsausfälle und der Zinsstrukturkurve vor. Diese Schätzungen basieren auf entsprechenden Erfahrungen bei vergleichbaren Forderungen, auf spezifischen Eigenschaften der veräußerten Forderungen bzw. auf an der Konjunkturerwartung orientierten Zinsstrukturkurven.

Eine erfolgswirksame Wertberichtigung aufgrund einer voraussichtlich nicht nur vorübergehenden Wertminderung ist in der Periode vorzunehmen, in der die geschätzten Cash Flows unter die Cash Flows sinken, die den Buchwerten der jeweiligen zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen zugrunde gelegt worden sind (nach Forderungsgruppen). Wertberichtigungen aufgrund von voraussichtlich nicht vorübergehenden Wertminderungen werden grundsätzlich als Umsatzreduzierung berücksichtigt.

**Liquide Mittel.** Die liquiden Mittel des Konzerns werden unter verschiedenen Bilanzpositionen ausgewiesen. Anmerkung 21 enthält hierzu nähere Informationen. Im Rahmen der Konzern-Kapitalflussrechnung berücksichtigt der Konzern als liquide Mittel diese hochliquiden Finanztitel, die eine ursprüngliche Laufzeit von weniger als drei Monaten aufweisen.

**Derivative Finanzinstrumente und Hedge-Aktivitäten.** Derivative Finanzinstrumente wie z. B. Termingeschäfte, Swaps, Optionen, Futures, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Caps und Floors werden bei DaimlerChrysler für Sicherungszwecke eingesetzt. Die Bilanzierung der Finanzinstrumente basiert auf den Vorschriften von SFAS 133 »Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities« in der geänderten Fassung. Zum Zeitpunkt des Abschlusses eines derivativen Vertrages designiert DaimlerChrysler das Derivat als Absicherung von Zeitwertschwankungen eines Vermögensgegenstandes, einer Verbindlichkeit oder einer verbindlichen Vertragsvereinbarung (Fair Value Hedge) oder als Absicherung einer geplanten Transaktion bzw. von zukünftigen Cash Flow-Schwankungen im Zusammenhang mit einem Vermögensgegenstand bzw. einer Verbindlichkeit (Cash Flow Hedge) oder als Absicherung einer Auslandsbeteiligung. DaimlerChrysler bilanziert alle derivativen Finanzinstrumente unabhängig vom Zweck oder der beabsichtigten Verwendung, für die sie gehalten werden, als Vermögensgegenstände oder Rückstellungen und bewertet sie mit ihrem Zeitwert. Zeitwertveränderungen der Derivate werden regelmäßig im Ergebnis oder im Eigenkapital als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Loss berücksichtigt, je nachdem, ob es sich bei den Hedge-Beziehungen 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 verbucht. Die Zeitwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital (kumuliertes übriges Comprehensive Loss) 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. Derivative Instrumente, die nicht die Voraussetzungen für ein Hedge-Accounting erfüllen, werden erfolgswirksam zum Zeitwert bilanziert. Darüber hinaus sieht SFAS 133 vor, dass bestimmte, in Trägerkontrakte eingebettete derivative Instrumente separat bilanziert werden.

Weitere Informationen zu den Finanzinstrumenten sind in Anmerkung 33 enthalten.

**Rückstellungen.** Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungsbetrages zuverlässig schätzbar ist. Bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen werden die Rückstellungen regelmäßig angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte, bei Beginn eines Leasingvertrags oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Schätzung der passivierten Garantieaufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten. Die Rückstellung berücksichtigt Rückgriffsforderungen an Zulieferer, sofern in den verkauften Produkten, für die DaimlerChrysler die Garantie übernimmt, Komponenten enthalten sind, die den Garantieverpflichtungen des Zulieferers unterliegen.

Die Rückstellung für Verkaufsfördermaßnahmen berücksichtigt die geschätzten Kosten für die Verkaufsfördermaßnahmen und die Anzahl der im Vorratsbestand der Händler gehaltenen Fahrzeuge. Die Mehrheit der sich bei den Händlern im Vorratsbestand befindenden Fahrzeuge wird innerhalb des folgenden Quartals verkauft. Bei den Anpassungen der Rückstellung für Verkaufsfördermaßnahmen werden aktuelle Erfahrungswerte berücksichtigt.

Gemäß Financial Accounting Standards Board (»FASB«) Interpretation (»FIN«) 45 »Guarantor's Accounting and Disclosure Requirements for Guarantees, Including Indirect Guarantees of Indebtedness of Others – an interpretation of FASB Statements No. 5, 57, and 107 and rescission of FASB Interpretation No. 34« nimmt DaimlerChrysler zum Zeitpunkt einer Garantie-zusage eine Passivierung in Höhe des Zeitwertes für die grundsätzliche Übernahme der Verpflichtung aus der Gewährung der Garantie vor. Diese Vorschriften werden auf alle nach dem 31. Dezember 2002 neu herausgegebenen oder modifizierten Garantien angewendet. Wenn die Inanspruchnahme aus der Garantie wahrscheinlich ist und der Betrag zuverlässig geschätzt werden kann, wird für jede Garantie unabhängig vom Datum ihrer Gewährung eine Rückstellung für einen wahrscheinlichen Verlust gebildet. Weitere Informationen zu den Verpflichtungen des Konzerns aus Garantien sind in den Anmerkungen 25b und 32 enthalten.

DaimlerChrysler berücksichtigt Verpflichtungen aus dem Abgang von Sachanlagen mit ihrem Zeitwert in der Periode, in der die Verpflichtung im Zusammenhang mit der Stilllegung der Sachanlage begründet wird. In Folgeperioden wird der Buchwert an die Änderungen in den erwarteten Zahlungsströmen angepasst und aufgezinnt.

**Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft.** Konten mit Sichteinlagen werden unter den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Zinszahlungen auf die Sichteinlagen werden bei Fälligkeit in den Umsatzkosten berücksichtigt.

**Aktienorientierte Vergütung.** DaimlerChrysler hat erstmalig die Vorschriften von SFAS 123 »Accounting for Stock-Based Compensation« prospektiv auf alle Vergütungspläne angewendet, die seit dem 1. Januar 2003 begeben, modifiziert oder abgewickelt wurden. Für alle Stock-Option-Pläne, die nach dem 31. Dezember 2002 gewährt wurden, wird der Personalaufwand grundsätzlich zum Ausgabezeitpunkt der Stock-Options über den mit Hilfe eines modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells bestimmten Zeitwert der gewährten Rechte ermittelt, über den Erdienungszeitraum verteilt und gegen die Kapitalrücklage verrechnet. Stock-Option-Pläne, die vor dem 1. Januar 2003 gewährt wurden, werden weiterhin gemäß Accounting Principles Board Opinion (»APB«) 25 »Accounting for Stock Issued to Employees« und entsprechender Interpretationen bilanziert. Nach APB 25 wurde der Personalaufwand als Differenz von Referenzpreis und aktuellem Marktpreis der zugrunde liegenden Aktie zum Gewährungszeitpunkt der aktienorientierten Vergütung ermittelt.

Die folgende Tabelle stellt die Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Ergebnis je Aktie dar, die sich bei Anwendung von SFAS 123 auf alle ausstehenden und noch nicht ausübaren Optionsrechte in den jeweiligen Perioden ergeben hätten.

Konzernergebnis	2005	2004	2003
Angaben in Millionen €			
Konzernergebnis	2.846	2.466	448
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	57	81	81
Abzüglich: Summe Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	(59)	(113)	(164)
Pro-forma-Konzernergebnis	2.844	2.434	365
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>			
Ergebnis je Aktie	2,80	2,43	0,44
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	2,80	2,40	0,36
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	2,80	2,43	0,44
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	2,79	2,40	0,36

Weitere Informationen zur aktienorientierten Vergütung sind in Anmerkung 24 enthalten.

**Noch nicht angewendete neue Rechnungslegungsvorschriften.** Im Dezember 2004 hat das FASB SFAS 123 (revised 2004) »Share-Based Payment« (»SFAS 123R«) herausgegeben. SFAS 123R regelt die Bilanzierung von Transaktionen, bei denen eine Gesellschaft eigene Eigenkapitalinstrumente gegen Güter oder Dienstleistungen tauscht. Darüber hinaus regelt SFAS 123R die Bilanzierung von Transaktionen, bei denen einer Gesellschaft aus dem Bezug von Gütern oder Dienstleistungen Verbindlichkeiten entstehen, deren Höhe von dem Zeitwert der eigenen Eigenkapitalinstrumente abhängt oder die durch Ausgabe von eigenen Eigenkapitalinstrumenten beglichen werden können. Vergütungspläne, die als Eigenkapital auszuweisen sind, werden zum Gewährungszeitpunkt einmalig mit dem Zeitwert bewertet. Vergütungspläne, die als Verbindlichkeit auszuweisen sind, werden bis zu deren Ausgleich an jedem Bilanzstichtag mit dem Zeitwert bewertet. Ursprünglich war SFAS 123R zum 1. Juli 2005 auf alle ab diesem Zeitpunkt ausgegebenen, modifizierten, zurückgekauften oder annullierten Vergütungspläne anzuwenden. Der Zeitpunkt der Erstanwendung von SFAS 123R wurde aufgrund einer neuen Vorschrift der SEC auf das Geschäftsjahr verschoben, das nach dem 15. Juni 2005 beginnt. DaimlerChrysler wird die Bestimmungen des SFAS 123R ab 1. Januar 2006 auf Grundlage einer modifizierten prospektiven Übergangsmethode anwenden. DaimlerChrysler erwartet, dass die Erstanwendung von SFAS 123R zu einem Aufwand in Höhe von 9 Mio. € im ersten Quartal 2006 führen wird.

Im Juni 2005 hat das FASB EITF 05-5 »Accounting for Early Retirement or Postemployment Programs with Specific Features (Such As Terms Specified in Altersteilzeit Early Retirement Arrangements)« ratifiziert. EITF 05-5 regelt die Bilanzierung der deutschen Regelungen zur Altersteilzeit (»ATZ«), einem Programm zur Frühpensionierung, und anderen Programmen zur Frühpensionierung, die gleiche oder ähnliche Bestimmungen aufweisen. Das deutsche ATZ-Programm ist ein Programm zur Frühpensionierung, das entworfen wurde, um den Arbeitnehmern einer bestimmten Altersgruppe einen Anreiz zu bieten, vor Erreichen des gesetzlichen Rentenalters aus einer Voll- oder Teilzeitbeschäftigung in den Vorruhestand zu wechseln. Dem Arbeitnehmer werden unter dem ATZ-Programm zusätzliche

Beträge als Gehalt bzw. als Beiträge zur Sozialversicherung gewährt, die dem Arbeitgeber unter bestimmten Voraussetzungen mittels Zuschüssen von der Bundesregierung erstattet werden. Gemäß EITF 05-5 hat der Arbeitgeber die Mehraufwendungen nach den Bestimmungen von SFAS 112 »Employer's Accounting for Postretirement Benefits« als weitere Leistungen nach Beendigung der Beschäftigungsphase zu erfassen. Die Erfassung des Aufwands aus diesen Leistungen erfolgt über die verbleibende Beschäftigungsphase, die mit der Unterzeichnung einer individuellen Vereinbarung durch den Arbeitnehmer beginnt und mit dem Abschluss der aktiven Beschäftigungsphase endet. Der Zuschuss von der Bundesregierung ist zu berücksichtigen, wenn der Arbeitgeber die notwendigen Voraussetzungen erfüllt und der Anspruch auf Erstattung besteht. Die Auswirkung aus der Anwendung von EITF 05-5 ist prospektiv in den Geschäftsjahren zu berücksichtigen, die nach dem 15. Dezember 2005 beginnen. Die Erstanwendung ist wie eine Schätzungsänderung zu berichten. DaimlerChrysler erwartet als Effekt aus der Erstanwendung von EITF 05-5 einen Ertrag in Höhe von ungefähr 0,1 Mrd. € nach Steuern aus der Reduzierung der zugehörigen Rückstellung, der im ersten Quartal 2006 berücksichtigt wird.

## 2. Konsolidierungskreis und bestimmte »Variable Interest Entities«

**Konsolidierungskreis.** Der Konsolidierungskreis umfasst – neben der DaimlerChrysler AG – 494 (2004: 485) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 4 (2004: 4) Gesellschaften (»Variable Interest Entities«), die gemäß der FASB Interpretation No. 46 (revised 2003) »Consolidation of Variable Interest Entities« (»FIN 46R«) zu konsolidieren sind. Darüber hinaus werden 96 (2004: 105) Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Im Berichtsjahr sind 18 Tochterunternehmen erstmals in den Konzernabschluss einbezogen worden. 9 Tochterunternehmen sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Die Auswirkungen aus der Änderung des Konsolidierungskreises auf die Konzernbilanz und auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind, sofern wesentlich, bei den einzelnen Abschlussposten erläutert. 3 (2004: 3) Gesellschaften, deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Verfügungsbeschränkungen unterliegen, werden nicht konsolidiert. Der Einfluss der nicht konsolidierten Tochterunternehmen (»verbundene Unternehmen«) sowie der nicht nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen (»assozierte Unternehmen«) auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns war einzeln und insgesamt betrachtet von untergeordneter Bedeutung.

**Bestimmte »Variable Interest Entities«.** DaimlerChrysler wendet die Vorschriften der Bilanzierungsinterpretation FIN 46R seit dem 31. Dezember 2003 auf »Special Purpose Entities« und seit dem 31. März 2004 auf alle übrigen Gesellschaften an. Die Anwendung von FIN46R führte zur Konsolidierung mehrerer Leasingstrukturen, die in der Vergangenheit außerhalb der Bilanz geführt wurden und nach FIN 46R als »Special Purpose Entities« anzusehen sind. DaimlerChrysler ist der wesentliche Nutznießer dieser Gesellschaften und hat diese entsprechend seit dem 31. Dezember 2003 konsolidiert. Bei diesen Leasingstrukturen wurden »Variable Interest Entities« gegründet, die finanzielle Mittel aufnahmen indem sie Fremd- oder Eigenkapitaltitel an unabhängige Investoren begaben. Die »Variable Interest Entities« verwendeten die Fremd- und Eigenkapitalmittel zum Erwerb von Sachanlagevermögen, das von DaimlerChrysler gemietet und im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit genutzt wird. Am Ende des Mietzeitraums hat DaimlerChrysler im Allgemeinen die Option, das Sachanlagevermögen zu erwerben oder das Mietverhältnis zu neuen Bedingungen fortzusetzen. Die Summe der Aktiva dieser konsolidierten Gesellschaften betrug zum 31. Dezember 2005 0,5 (2004: 0,7) Mrd. €, die Summe der Verbindlichkeiten betrug per 31. Dezember 2005 0,7 (2004: 0,8) Mrd. €. In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2003 wurde ein kumulierter Effekt aus der Erstkonsolidierung dieser »Special Purpose Entities« in Höhe von (30) Mio. € (darin Steuereffekt von 35 Mio. €) berücksichtigt ((0,03) € je Aktie). Die Aktiva dienen im Allgemeinen als dingliche Sicherheit für das langfristige Fremdkapital dieser Gesellschaften. Die Gläubiger dieser Gesellschaften haben, außer im Falle von vom Konzern ausgelegten Garantien, keinen Rückgriff auf das Konzernvermögen.

DaimlerChrysler hält darüber hinaus Eigenkapitalanteile oder andere variable Anteile an einer Reihe weiterer »Variable Interest Entities«, bei denen der Konzern jedoch nicht der wesentliche Nutznießer ist. Hierzu gehören die Beteiligung an Toll Collect, Vereinbarungen mit Bankfonds und sonstige »Variable Interest Entities«. Informationen zu der Beteiligung des Konzerns an Toll Collect sind aus Anmerkung 3 ersichtlich. In Anmerkung 34 sind die Vereinbarungen mit Bankfonds dargestellt. Das maximale Verlustrisiko des Konzerns aus den Verbindungen zu den sonstigen »Variable Interest Entities« betrug zum 31. Dezember 2005 0,4 Mrd. €.

### 3. Wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen

**EADS.** Zum 31. Dezember 2005 war die European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) das größte und bedeutendste Unternehmen, das nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurde. Die rechtliche Beteiligungsquote des Konzerns an der EADS betrug zum 31. Dezember 2005 30%.

Am 7. Juli 2004 hat DaimlerChrysler 22.227.478 Stück EADS-Anteile (3% an EADS) im Rahmen einer Wertpapierleihe an die Deutsche Bank AG verliehen. Die Wertpapierleihe ist in verschiedene Tranchen unterteilt, deren Laufzeiten zwischen drei und vier Jahren betragen. Im Gegenzug erhielt DaimlerChrysler eine Sicherheitsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot. Da diese Transaktion nicht als eine Veräußerung zu werten ist, werden die zugrunde liegenden Anteile weiterhin als Investment klassifiziert, so dass DaimlerChrysler die Beteiligung an EADS weiterhin mit einer Anteilsquote von 33% bilanziert.

Aufgrund der Wertentwicklung des Investments und des EADS-Aktienkurses über mehrere Perioden hinweg, hat DaimlerChrysler zum 30. September 2003 festgestellt, dass der anteilige Marktwert der EADS den Buchwert nicht nur vorübergehend unterschritt. Zur Ermittlung des Marktwertes der Beteiligung wurde der Börsenkurs der EADS-Aktie mit der Stückzahl der im Konzernbesitz befindlichen Anteile multipliziert. Zur Beurteilung der nicht nur vorübergehenden Wertminderung wurden zu diesem Zeitpunkt die Dauer der Wertminderung und die Höhe des Unterschiedsbetrags zwischen dem Buchwert und dem anteiligen Marktwert herangezogen. Obwohl EADS verschiedene Geschäftsfelder besitzt, ist EADS über seine Airbus Division, die mehr als 60% der Umsatzerlöse des EADS Konzerns generiert, vor allem im zivilen Luftfahrtgeschäft tätig. Demzufolge wurde der Aktienkurs durch die schwierige Situation in der Luftfahrtindustrie negativ beeinflusst, die sich als Folge der Terroranschläge des 11. September 2001, des Ausbruches der SARS-Krankheit und des Irak-Konflikts ergab. Darüber hinaus führte der Verfall des USD gegenüber dem Euro zu weiteren negativen Markteinschätzungen für die zivile Luftfahrtindustrie. Aus diesem Grund hat DaimlerChrysler den Buchwert der Beteiligung an EADS zum 30. September 2003 außerplanmäßig in Höhe von 1,96 Mrd. € auf den damals anteiligen Marktwert von 3,5 Mrd. € abgeschrieben. Der wertberichtigte Buchwert bildet die neue Basis für die Fortschreibung der EADS nach der Equity-Methode.

Die anteiligen Equity-Ergebnisse der EADS sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in der Position »Finanzergebnis« enthalten und betragen im Jahr 2005 324 (2004: 249; 2003: (1.845)) Mio. €, einschließlich den Anpassungen aus Sicht des Konzerns als Investor, wobei die außerordentliche Abschreibung im Jahr 2003 in Höhe von 1.960 Mio. € in einer separaten Zeile gezeigt wird.

Der Buchwert der Beteiligung an EADS betrug zum 31. Dezember 2005 3.564 (2004: 3.854) Mio. €. Zu diesem Stichtag und zum 31. Dezember 2004 lag der Anteil des Konzerns am Reinvermögen (Eigenkapital) der EADS, im Wesentlichen aufgrund der außerordentlichen Abschreibung im dritten Quartal des Jahres 2003, jeweils um 1.899 Mio. € über dem Buchwert. Der Börsenwert der Anteile an EADS betrug zum 31. Dezember 2005 8.507 Mio. €.

Die folgende Übersicht stellt die zusammengefassten US-GAAP-Abschlüsse von EADS dar, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren:

EADS	2005	2004	2003
Angaben in Millionen €			
<b>Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung<sup>1</sup></b>			
Umsatzerlöse	32.542	30.977	27.650
Jahresergebnis	980	753	348
<b>Angaben zur Bilanz<sup>2</sup></b>			
Anlagevermögen	32.462	29.331	
Übrige Aktiva	36.935	34.525	
Summe Aktiva	69.397	63.856	
Eigenkapital	16.557	17.434	
Anteile in Fremdbesitz	1.811	1.971	
Rückstellungen	10.825	9.299	
Übrige Passiva	40.204	35.152	
Summe Passiva	69.397	63.856	

<sup>1</sup> Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Oktober bis 30. September.

<sup>2</sup> Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. September.

**MMC.** Mit Beschlussfassung vom 22. April 2004 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG entschieden, keine weitere finanzielle Unterstützung für die Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) mehr zu leisten und nicht an der im Juli 2004 vorgesehenen Rekapitalisierung von MMC teilzunehmen. Zum Zeitpunkt dieser Entscheidung hielt DaimlerChrysler 37% stimmberechtigte Anteile an MMC und war mit drei von acht Mitgliedern (37,5%) im Board of Directors von MMC vertreten.

In der Zeit zwischen der Entscheidung vom 22. April 2004 und der Hauptversammlung von MMC am 29. Juni 2004 arbeitete MMC zusammen mit seinen anderen wesentlichen Anteilseignern, Kapitalgebern und potenziellen Investoren an einem auf dieser Hauptversammlung zu beschließenden Restrukturierungsplan, der auch eine Rekapitalisierung von MMC einschloss. DaimlerChrysler nahm weder an diesen Gesprächen teil, noch beteiligte sich DaimlerChrysler an irgendeiner der im Restrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen. Dennoch war eine Zustimmung von DaimlerChrysler zu diesem Restrukturierungsplan erforderlich, da DaimlerChrysler aufgrund seines maßgeblichen Anteilsbesitzes an MMC zu diesem Zeitpunkt noch ein Vetorecht gegen derartige Beschlüsse besaß.

Am 29. Juni 2004 stimmten die Anteilseigner von MMC dem Restrukturierungsplan zu. Dieser Restrukturierungsplan beinhaltete unter anderem die Kapitalzuführung durch einen neuen Investor, der im Gegenzug 33,3% neue stimmberechtigte Anteile erhielt und somit zum größten Anteilseigner von MMC wurde. Zusätzlich wurden drei Arten von Wandelschuldverschreibungen an einige der schon bestehenden MMC-Anteilseigner (jedoch unter Ausschluss von DaimlerChrysler) und neue Investoren ausgeben.

Dem neuen Investor, der 33,3% der Anteile an MMC erworben hatte, wurde vertraglich von MMC das einseitige Recht garantiert, wesentliche operative Entscheidungen treffen zu können. Maßnahmen konnten nun vom neuen Hauptinvestor gemeinsam mit anderen großen institutionellen Investoren umgesetzt werden. Diese Gruppe japanischer Investoren, die zusammen die Mehrheit der Anteile an MMC halten, besaßen nachweislich die Möglichkeit, MMC zu beherrschen.

In dem zu diesem Zeitpunkt aus zwölf Mitgliedern bestehenden Aufsichtsrat von MMC war DaimlerChrysler nur noch mit zwei Mitgliedern vertreten (16,7%). Dies ermöglichte es DaimlerChrysler nicht mehr, Beschlüsse des Aufsichtsrats zu verhindern oder gegen Entscheidungen des Gremiums Veto einzulegen.

Aufgrund der Kapitalmaßnahmen sank der Anteil von DaimlerChrysler am stimmberechtigten MMC-Kapital im zweiten Quartal 2004 von 37,0% auf 24,7%. Dabei war die Unterschreitung einer Anteilsquote von 33% von besonderer Bedeutung, da das japanische Recht vorsieht, dass zur Wahrnehmung bestimmter Schutzrechte von Anteilseignern, beispielsweise im Rahmen einer Liquidation der Gesellschaft, beim Verkauf wesentlicher Teile oder sämtlicher geschäftlichen Aktivitäten einer Gesellschaft oder bei der Zustimmung zu einer Fusion der Gesellschaft mit anderen Gesellschaften, ein Anteilsbesitz von mindestens einem Drittel notwendig ist. Demzufolge besaß DaimlerChrysler keine erforderlichen Sperr- bzw. Vetorechte mehr, die nach Ansicht von DaimlerChrysler unabdingbar für die Ausübung eines wesentlichen Einflusses waren, sondern hat auf diese Rechte durch die Zustimmung zum Restrukturierungsplan von MMC verzichtet. Durch den zukünftigen Umtausch der von

MMC an die anderen Investoren begebenen Wandelschuldverschreibungen in stimmberechtigte Aktien hätte eine weitere Verwässerung der Anteilsquote von DaimlerChrysler an MMC auf unter 11% stattgefunden.

Darüber hinaus traten alle von DaimlerChrysler ernannten leitenden Führungskräfte bei MMC von ihren Positionen zurück und verließen – zusammen mit sämtlichen sonstigen von DaimlerChrysler entsandten Mitarbeitern – MMC vor dem 30. Juni 2004. Der zu DaimlerChrysler zurückgekehrte betroffene Personenkreis umfasste mehr als 50 Führungskräfte. Den MMC Mitarbeitern wurde bereits am 24. Mai 2004 offiziell mitgeteilt, dass die Führungskräfte von DaimlerChrysler von ihren Aufgaben entbunden wurden und die Führungsverantwortung an andere Führungskräfte übertragen wurde, die nicht in Beziehung mit DaimlerChrysler standen.

Aufgrund der aufgeführten Ereignisse verlor DaimlerChrysler seine Fähigkeit, die Geschäfts- und Finanzpolitik von MMC maßgeblich zu beeinflussen. Konsequenterweise beendete der Konzern am Tag der MMC-Hauptversammlung (29. Juni 2004) die Einbeziehung seiner Anteile an MMC nach der Equity-Methode und bilanzierte diese bis zu deren Veräußerung als Beteiligung zu Marktwerten (vgl. Anmerkung 20).

Der negative Ergebnisbeitrag von MMC ist im ersten Halbjahr des Jahres 2004 noch anteilig nach der Equity-Methode im Konzernabschluss enthalten und betrug (655) (2003: (281)) Mio. €. Der Betrag des Jahres 2004 beinhaltete die Effekte aus der Anteilsverwässerung in Höhe von (135) Mio. € und Gewinne aus der Wechselkursabsicherung der Finanzierung des Investments in Höhe von 195 Mio. € (120 Mio. € nach Steuern). Die Effekte aus der Anteilsverwässerung sowie die Gewinne aus der Wechselkursabsicherung sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in der Position »Finanzergebnis« enthalten.

Im November 2005 veräußerte DaimlerChrysler seine restlichen Anteile an MMC für 970 Mio. € in bar. Durch die Veräußerung entstand ein Ertrag, der das Finanzergebnis und das Konzernergebnis des Jahres 2005 um 681 Mio. € bzw. 502 Mio. € erhöhte.

Die folgende Übersicht stellt die zusammengefassten US-GAAP Gewinn- und Verlustrechnungen von MMC dar, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren:

MMC		
Angaben in Millionen €	2004	2003
<b>Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung<sup>1</sup></b>		
Umsatzerlöse	9.858	27.129
Jahresergebnis	(1.730)	(759)

<sup>1</sup> Die Angaben betreffen im Jahr 2004 den Zeitraum 1. Oktober 2003 bis 31. März 2004 und im Jahr 2003 den Zeitraum 1. Oktober 2002 bis 30. September 2003.

**Toll Collect.** Im Jahr 2002 haben unsere Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Financial Services AG (früher DaimlerChrysler Services AG), die Deutsche Telekom AG und die Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. (Cofiroute) mit der Bundesrepublik Deutschland einen Konsortialvertrag geschlossen, um ein elektronisches System zur Erhebung von Maut bei Nutzfahrzeugen auf deutschen Autobahnen mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu entwickeln sowie eine gemeinsame Projektgesellschaft aufzubauen und zu betreiben. DaimlerChrysler 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«). DaimlerChrysler bezieht seinen 45%-Anteil an Toll Collect nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Der Konzern hält signifikante variable Anteile an Toll Collect, einer »Variable Interest Entity«, hat aber festgestellt, dass er nicht der wesentliche Nutznießer ist und daher Toll Collect nicht konsolidieren muss. Im Betreibervertrag hat jedes Konsortialmitglied (einschließlich der DaimlerChrysler Financial Services AG) Garantien zur Sicherung der Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland abgegeben. Diese Garantien werden nachfolgend näher erläutert. Die Risiken und Verpflichtungen von Cofiroute sind auf den Betrag von 70 Mio. € beschränkt. DaimlerChrysler Financial Services AG und Deutsche Telekom AG sind gesamtschuldnerisch verpflichtet, Cofiroute von weiteren Ansprüchen freizustellen.

Die folgende Übersicht stellt die zusammengefassten US-GAAP-Abschlüsse von Toll Collect dar, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren:

Toll Collect	2005	2004	2003
Angaben in Millionen €			
<b>Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung</b>			
Umsatzerlöse	522	-	-
Jahresergebnis	(143)	(1.071)	(206)
<b>Angaben zur Bilanz</b>			
Langfristige Vermögensgegenstände	457	458	
Kurzfristige Vermögensgegenstände	467	77	
Summe Aktiva	924	535	
Eigenkapital	(789)	(934)	
Langfristige Verbindlichkeiten	38	1.173	
Kurzfristige Verbindlichkeiten	1.675	296	
Summe Passiva	924	535	

Während der Errichtungsphase des Mauterhebungssystems betrafen die wichtigsten Annahmen bei der Bilanzierung des Investments in Toll Collect den Starttermin des Mauterhebungssystems, die geschätzten Kosten für die Entwicklung bzw. Errichtung sowie den Betrieb des Systems.

Laut Betreibervertrag hätte das Mauterhebungssystem spätestens zum 31. August 2003 betriebsbereit sein müssen. Nach einer Verzögerung beim Start des Systems, welche 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 die Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis im April 2006. Wird die Endgültige Betriebserlaubnis nicht bis spätestens zum 1. Januar 2007 erreicht, könnte dies zur Kündigung des Betreibervertrages durch die Bundesrepublik Deutschland führen.

Mit dem erfolgreichen Beginn der Phase 1 ab dem 1. Januar 2005 hat Toll Collect GmbH von der Bundesrepublik Deutschland eine Vergütung für die Bereitstellung der Infrastruktur und den Betrieb des Mauterhebungssystems erhalten. Bestimmte unwesentliche Vertragsstrafen wurden von der Bundesrepublik Deutschland mit der Vergütung aufgerechnet. Entsprechend der Umsetzungsvereinbarung vom 23. April 2004 hat die Bundesrepublik Deutschland aufgrund der geringfügig eingeschränkten Funktionalität während der Phase 1 der Toll Collect GmbH nur 95% der Vergütung entrichtet, die sonst nach dem Betreibervertrag zu zahlen gewesen wäre.

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 zum 30. September 2006 auf 75 Mio. € pro Jahr, danach 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%.

Während der Phase 1 war eine Aufrechnung mit Ansprüchen der Bundesrepublik Deutschland – einschließlich Vertragsstrafen und Schadenersatz – aus der Zeit vor dem 1. Januar 2005 ausgeschlossen. Der Ausschluss der Aufrechnung nach der Umsetzungsvereinbarung bezieht sich nicht auf Schadenersatz und Vertragsstrafen, die mit Beginn der Phase 1 entstehen. In Phase 2 bestehen keine Beschränkungen für eine Aufrechnung durch die Bundesrepublik Deutschland. Eine Vergütung würde Toll Collect GmbH, soweit aufgerechnet würde, nicht erhalten. Im Falle einer Aufrechnung könnte es für die Konsortialmitglieder erforderlich sein, der Toll Collect GmbH ausreichend 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 DaimlerChrysler 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 auch die Ausführungen in Anmerkung 31.

Jedes Konsortialmitglied (einschließlich DaimlerChrysler Financial Services AG) hat Garantien für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland in Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems abgegeben. Darüber hinaus garantiert die DaimlerChrysler AG Bankkredite zugunsten des Konsortiums. Diese Garantien, die von gewissen Eintrittsbedingungen abhängig sind, sind nachfolgend beschrieben:

- **Garantie von Bankkrediten.** Die DaimlerChrysler AG garantiert gegenüber Dritten bis zu einem Höchstbetrag von 600 Mio. € Bankkredite, die dem Konsortium gewährt werden; dieser Betrag entspricht dem 50%-Anteil des Konzerns an der gesamten Sicherung.
- **Garantie für Verpflichtungen.** Die Konsortialmitglieder garantieren gegenüber der Bundesrepublik Deutschland, gesamt- und einzelschuldnerisch, dass die Toll Collect GmbH ihren Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag nachkommt, ein vollfunktionsfähiges Mauterhebungssystem aufzubauen und zu betreiben. Diese Garantie erlischt ein Jahr nach dem erfolgreichen Start des Mauterhebungssystems mit voller Funktionalität, die wir im April 2006 erwarten.

- **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 HGB) zu gewährleisten (sogenannte »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 könnten, 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 Geschäftstätigkeit von Toll Collect GmbH finanziell so auszustatten, dass die erforderliche Mindesteigenkapitalquote erreicht wird.

Während die maximale zukünftige Verpflichtung von DaimlerChrysler aus der Bankgarantie bestimmt werden kann (600 Mio. €), kann das maximale Verlustrisiko aus der Garantie für Verpflichtungen sowie der Kapitalintakthalteerklärung aufgrund der oben beschriebenen Unsicherheiten nicht mit ausreichender Sicherheit eingeschätzt werden. Das maximale Verlustrisiko kann daher das Risiko aus der Bankgarantie und der bereits durch Rückstellungen abgedeckten Risiken wesentlich übersteigen.

**debis AirFinance.** Im November 1995 beteiligte sich DaimlerChrysler mit insgesamt 45% an debis AirFinance B.V. (»dAF«), einer in Amsterdam registrierten Gesellschaft mit beschränkter Haftung, die zur Vermietung von Flugzeugen und damit in Zusammenhang stehender technischer Ausrüstung gegründet wurde. Die restlichen Kapitalanteile an dAF wurden von mehreren Banken gehalten. DaimlerChrysler hielt signifikante variable Anteile an dAF, einer »Variable Interest Entity«, hatte jedoch festgestellt, dass der Konzern nicht der wesentliche Nutznießer war und daher dAF nicht konsolidieren musste. Die Verbindungen von DaimlerChrysler zu dAF bestanden im Wesentlichen aus der Kapitalbeteiligung sowie aus nachrangigen Darlehensforderungen und unbesicherten Darlehen. Im vierten Quartal des Jahres 2004 wurden Wertberichtigungen auf die Kapitalbeteiligung und die Darlehensforderungen vorgenommen, wodurch ein Aufwand von 222 Mio. € entstand. Die Wertberichtigung erfolgte auf der Basis von geschätzten Zeitwerten des Eigenkapitals von dAF und der gewährten Darlehen.



Im Rahmen der Konzernstrategie zur Konzentration auf das automobilen Kerngeschäft hat DaimlerChrysler im Juni 2005 seinen 45%-Anteil an dAF sowie die noch ausstehenden nachrangigen Darlehensforderungen und unbesicherten Darlehen zu einem Verkaufspreis von 325 Mio. € in bar an Cerberus Capital Management, L.P. verkauft. DaimlerChrysler hat sich verpflichtet, gegebenenfalls auftretende Risiken, die die Geschäftsjahre vor dem Verkauf betreffen, bis zu einem Betrag von maximal 30 Mio. USD (»\$«) zu übernehmen. Der Verkauf hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf das Konzernergebnis.

Bis zur Veräußerung wurde das Investment in dAF nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

#### 4. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

##### Erwerbe

**MFTBC.** Am 14. März 2003 erwarb DaimlerChrysler im Rahmen der weltweiten Strategie für das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge von MMC einen Minderheitsanteil in Höhe von 43% an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»MFTBC«) zu einem Kaufpreis von 764 Mio. € in bar, zuzüglich verschiedener direkt zuordenbarer Anschaffungsnebenkosten. MFTBC entwickelt, konstruiert, produziert, montiert und verkauft, insbesondere in Japan und anderen asiatischen Ländern, leichte, mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge und Busse. Ebenfalls am 14. März 2003 erwarben zehn Gesellschaften der Mitsubishi Gruppe von MMC gemäß einer gesonderten Vereinbarung einen Minderheitsanteil von insgesamt 15% an MFTBC zu einem Kaufpreis von rund 266 Mio. € in bar. Am 18. März 2004 erwarb DaimlerChrysler von MMC einen zusätzlichen Anteil in Höhe von 22% an MFTBC zu einem Kaufpreis von 394 Mio. € in bar. Infolge dieser Transaktionen wurde der Anteil von MMC an MFTBC auf einen 20%-Minderheitsanteil reduziert. Insgesamt bezahlte DaimlerChrysler für den Mehrheitsanteil von 65% an MFTBC 1.251 Mio. €. Dieser Betrag ergibt sich aus den Kaufpreisen inklusive der direkt zurechenbaren Anschaffungsnebenkosten für die Erwerbe in den Jahren 2003 (770 Mio. €) und 2004 (394 Mio. €) sowie einem Betrag in Höhe von 87 Mio. €, der im Rahmen der Anteilserwerbe an MMC durch den Konzern entrichtet wurde und indirekt MFTBC zuzuordnen war. MMC wurde zum Zeitpunkt des Mehrheitserwerbs an MFTBC nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. DaimlerChrysler ordnet die konsolidierten Ergebnisse von MFTBC ab dem Zeitpunkt des Mehrheitserwerbs dem Segment Nutzfahrzeuge zu. Vor diesem Zeitpunkt wurden die anteiligen Ergebnisse des Konzerns nach der Equity-Methode in das Segment Nutzfahrzeuge einbezogen (vgl. auch Anmerkung 35).

Nach dem Erwerb des Mehrheitsanteils an MFTBC durch DaimlerChrysler wurden Qualitätsprobleme bei MFTBC-Fahrzeugen erkannt, die nach dem Juli 1974 produziert wurden. Während des zweiten und dritten Quartals 2004 hat DaimlerChrysler diese Qualitätsthemen umfassend beurteilt und notwendige technische Lösungen sowie die Vorgehensweise zur Behebung dieser Qualitätsprobleme festgesetzt. Die in den Zwischenabschlüssen des Jahres 2004 enthaltenen Aufwendungen basieren auf dem jeweiligen Stand der Untersuchungen und auf den von DaimlerChrysler vorgenommenen Schätzungen der wahrscheinlich anfallenden Kosten zur Behebung der Qualitätsprobleme.

Von den bei MFTBC im Jahr 2004 entstandenen Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen in Höhe von 1,1 Mrd. € wurden bei DaimlerChrysler (1) 0,1 Mrd. € noch im Finanzergebnis gebucht, da die Abschlüsse von MFTBC mit einem Monat Zeitversatz im Konzernabschluss einbezogen wurden. Dieser Betrag betrifft das anteilige Ergebnis von DaimlerChrysler an Beträgen, die als Wertaufhellung von Einschätzungen einzustufen waren, die vor der Vollkonsolidierung von MFTBC vorgenommen wurden. Aufwendungen von (2) 0,7 Mrd. € wurden den Umsatzkosten zugeordnet, da sich diese auf den ersten Anteilserwerb von 43% der Anteile an MFTBC aus dem Jahr 2003 bezogen, für den die Kaufpreiszurordnung auf die Vermögensgegenstände und Schulden bereits abgeschlossen war. Dieser Betrag beinhaltet auch den 35%-Anteil der Minderheitsgesellschafter von MFTBC an diesen Aufwendungen. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Erstkonsolidierung des im Jahr 2004 erworbenen 22%-Anteils an MFTBC (3) 0,2 Mrd. € den Geschäftswerten und (4) 0,1 Mrd. € den aktiven latenten Steuern zugeordnet.

Von dem vorläufigen Gesamtkaufpreis für MFTBC ordnete DaimlerChrysler 95 Mio. € den gesetzlich geschützten Warenzeichen zu, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen; 81 Mio. € wurden Technologien mit einer Nutzungsdauer von 10 Jahren und 49 Mio. € anderen identifizierbaren immateriellen Vermögensgegenständen zugeordnet. Auf erworbene und nicht nutzbare Forschungs- und Entwicklungsprojekte entfielen 14 Mio. €, die in der jeweiligen Erwerbsperiode wertberichtigt wurden. Weiterhin ordnete DaimlerChrysler 6.206 Mio. € den erworbenen materiellen Vermögensgegenständen und 5.469 Mio. € den erworbenen Passiva zu. Der verbliebene Betrag in Höhe von 275 Mio. € wurde den Geschäftswerten des Segments Nutzfahrzeuge zugerechnet. DaimlerChrysler geht nicht davon aus, dass die Geschäftswerte steuerlich abzugsfähig sind.

Im ersten Quartal 2005 hat MFTBC die Untersuchung der Qualitätsthemen abgeschlossen und den Umfang der erforderlichen Maßnahmen abschließend festgelegt. Aufgrund der im Verlauf der Untersuchungen gewonnenen Informationen hat DaimlerChrysler im ersten Quartal 2005 eine Anpassung der Schätzung für wahrscheinliche Kosten im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen vorgenommen und hierdurch einen zusätzlichen Aufwand von 5 Mio. € erfasst. MFTBC erwartet, die Behebung der Mehrzahl der Qualitätsprobleme bis zum Ende des ersten Quartals 2006 abzuschließen.

In den Verträgen über den Erwerb der 43% und 22% der Anteile an MFTBC wurde vereinbart, dass DaimlerChrysler das Recht zu Kaufpreisanpassungen zusteht, sollte sich später herausstellen, dass die in den Abschlüssen von MFTBC ausgewiesene Rückstellungshöhe für Produktgarantien unzutreffend ist. Die mit MMC diesbezüglich geführten Verhandlungen führten am 4. März 2005 zum Abschluss eines Vergleichs über Kaufpreisanpassungen zugunsten von DaimlerChrysler. Aufgrund der Vereinbarung erhielt DaimlerChrysler (1) den verbliebenen 20%-Anteil von MMC an MFTBC, (2) eine Zahlung in Höhe von 72 Mio. €, (3) Wechsel zu einem Nennwert von insgesamt 143 Mio. €, die in den folgenden vier Jahren in vier gleichen Raten fällig werden, und (4) bestimmte andere Vermögensgegenstände und Rechte für den Vertrieb von MFTBC-Produkten in einem asiatischen Markt. Darüber hinaus haben beide Parteien die Bedingungen ihrer Zusammenarbeit in weiteren Vereinbarungen geregelt. Der ermittelte Marktwert der von MMC erhaltenen Entschädigung beträgt 0,5 Mrd. € und wurde in Übereinstimmung mit der Bilanzierung der Qualitätsmaßnahmen nach dem Mehrheitserwerb der Anteile dem Periodenergebnis und dem Goodwill zugeordnet. Die Umsatzkosten des ersten Quartals 2005 wurden entsprechend den im zweiten und dritten Quartal 2004 von DaimlerChrysler vereinnahmten anteiligen Verlusten (nach Steuern) für Qualitätsmaßnahmen um 0,3 Mrd. € reduziert. Der Geschäftswert an MFTBC wurde um 0,2 Mrd. € vermindert.

Durch diese Vereinbarung mit MMC erhöhte sich der Mehrheitsanteil von DaimlerChrysler an MFTBC von 65% auf 85% und der Gesamtkaufpreis für den Erwerb der Anteile an MFTBC verminderte sich nach der Kaufpreiserstattung auf 1.014 Mio. €. Zum 30. Juni 2005 ist aus der abschließenden Kaufpreisuordnung für MFTBC ein steuerlich nicht abzugsfähiger Geschäftswert in Höhe von 53 Mio. € entstanden, der dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet wurde.

## Veräußerungen

**Off-Highway Aktivitäten.** Im September 2005 erwarb DaimlerChrysler Anteile in Höhe von 11,65% von den Minderheitsgesellschaftern der MTU Friedrichshafen GmbH (»MTU-F«) zu einem Kaufpreis von 171 Mio. € in bar, inklusive direkt zuordenbarer Transaktionskosten. Damit erhöhte sich der Anteil von DaimlerChrysler an der MTU-F auf 100%. Aus der Transaktion entstand ein vorläufiger Unterschiedsbetrag von 134 Mio. €, der den Geschäftswerten des Segments Übrige Aktivitäten zugeordnet wurde.

Im Rahmen der Strategie zur Konzentration auf das automobiler Kerngeschäft hat DaimlerChrysler am 27. Dezember 2005 mit der schwedischen Investorengruppe EQT einen Kaufvertrag über den Verkauf des überwiegenden Bestandsanteils der Off-Highway Aktivitäten abgeschlossen. Diese umfassen unter anderem die MTU-F Gruppe sowie die Off-Highway Aktivitäten der Detroit Diesel Corporation. Der endgültig noch zu bestimmende Kaufpreis basiert auf einem Unternehmenswert von 1.600 Mio. €, der unter Berücksichtigung von Liquidität, Schulden, Pensionsverpflichtungen und eines normierten Netto-Betriebsvermögens anzupassen ist.

Der Abschluss der Transaktion ist aufschiebend bedingt und wird von DaimlerChrysler im ersten Quartal 2006 erwartet. Bedingung ist insbesondere die Erteilung der jeweiligen Kartellgenehmigungen. Darüber hinaus ist die Transaktion dem Bundeswirtschaftsministerium zur Prüfung nach dem Außenwirtschaftsgesetz vorzulegen (vgl. Anmerkung 10 für die Darstellung im Jahresabschluss).

**ALF.** Im Rahmen der Strategie zur Konzentration auf das automobiler Kerngeschäft traf Freightliner, eine 100%-Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, im dritten Quartal 2005 eine Vereinbarung zum Verkauf wesentlicher Bestandteile seiner Tochtergesellschaft AmericanLaFrance (»ALF«), einem Hersteller von Feuerwehrfahrzeugen, an eine US-Investmentgesellschaft, die im vierten Quartal 2005 abgeschlossen wurde. Vor der Veräußerung und auf Basis des vereinbarten Kaufpreises hat Freightliner außerplanmäßige Abschreibungen bei Vorräten und bestimmten langfristigen Vermögenswerten vorgenommen, wobei 87 Mio. € in den Umsatzkosten und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Jahres 2005 berücksichtigt wurden. Die Aufwendungen sind dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet.

**Hyundai.** Im Rahmen der Neuordnung der strategischen Allianz zwischen DaimlerChrysler und Hyundai Motor Company (»HMC«) beendete DaimlerChrysler im Mai 2004 die Gespräche mit HMC bezüglich der Gründung eines Joint Venture im Bereich Nutzfahrzeuge. Ebenfalls im Mai 2004 veräußerte DaimlerChrysler seinen 50%-Anteil an der DaimlerHyundai Truck Corporation (»DHTC«) an HMC mit einem Gesamtertrag von 60 Mio. € vor Steuern (27 Mio. € wurden in den sonstigen betrieblichen Erträgen und 33 Mio. € im Finanzergebnis ausgewiesen), der dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet wurde. Im Rahmen der Neuordnung der strategischen Allianz zwischen DaimlerChrysler und HMC veräußerte DaimlerChrysler im August 2004 zudem seinen 10,5%-Anteil an HMC für 737 Mio. € in bar. Dieser Verkauf führte zu einem Ertrag in Höhe von 252 Mio. € vor Steuern, der im Finanzergebnis enthalten ist.

**MTU Aero Engines.** Am 31. Dezember 2003 veräußerte DaimlerChrysler entsprechend der Strategie zur Konzentration auf das automobiler Kerngeschäft seine 100%-Beteiligung an der MTU Aero Engines GmbH (»MTU Aero Engines«) an die Kapitalanlagegesellschaft Kohlberg, Kravis Roberts & Co. Ltd. (»KKR«). Der Verkaufspreis für das operative Geschäft von MTU Aero Engines betrug 1.450 Mio. €. Abzüglich der bei MTU Aero Engines verbliebenen Liquidität und Schulden ergab sich ein Netto-Veräußerungserlös in Höhe von 1.052 Mio. €. Unter Berücksichtigung eines von DaimlerChrysler an KKR gewährten Darlehens war ein Zahlungsmittelzufluss von insgesamt 877 Mio. € zu verzeichnen. Als Folge dieser Transaktion leistete DaimlerChrysler im Januar 2004 eine Ausgleichszahlung in Höhe von 250 Mio. \$ an United Technologies Corporation, die Muttergesellschaft von Pratt & Whitney. Der Verkauf führte im Jahr 2003 zu einem Ertrag in Höhe von 882 Mio. € nach Steuern (Steueraufwand: 149 Mio. €). Die Zahlungsströme und das Ergebnis aus der Geschäftstätigkeit von MTU Aero Engines sind im Konzernabschluss für das Jahr 2003 vollständig enthalten. Das Ergebnis und der Ertrag sind in Übereinstimmung mit SFAS 144 als aufgegebene Aktivitäten ausgewiesen (vgl. Anmerkung 10).

**Sonstige Veräußerungen.** Im November 2003 hat DaimlerChrysler entsprechend der Strategie zur Konzentration auf das automobiler Kerngeschäft den Verkauf von 60% der Anteile an der Mercedes-Benz Lenkungen GmbH, von 100% der Anteile an der Mercedes-Benz Lenkungen U.S. LLC sowie von 100% der Anteile an den Lenkungsaktivitäten der DaimlerChrysler do Brasil Ltda. an die ThyssenKrupp Automotive AG (»ThyssenKrupp«) zu einem Verkaufspreis von 42 Mio. € in bar abgeschlossen. Über den verbleibenden 40%-Anteil des Konzerns an der Mercedes-Benz Lenkungen GmbH wurden von DaimlerChrysler und ThyssenKrupp Put- bzw. Call-Optionen zum Preis von rund 28 Mio. € vereinbart. Diese Verkäufe führten im Jahr 2003 insgesamt zu einem Ertrag in Höhe von 11 Mio. € vor Steuern, der im sonstigen betrieblichen Ertrag ausgewiesen wird und dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet wurde. Der verbleibende 40%-Anteil von DaimlerChrysler an der Mercedes-Benz Lenkungen GmbH wurde nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Im November 2005 hat der Konzern seine Put-Option ausgeübt und die Restanteile in Höhe von 40% an der ThyssenKrupp Presta SteerTec (früher: Mercedes-Benz Lenkungen GmbH) an ThyssenKrupp zu einem Kaufpreis von 28 Mio. € verkauft.

Im September 2003 hat DaimlerChrysler im Rahmen der Konzernstrategie zur Konzentration auf das automobiler Kerngeschäft, seinen 50%-Anteil an der CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH an die Porsche AG zu einem Verkaufspreis in Höhe von 55 Mio. € in bar verkauft. Dieser Verkauf führte zu einem Ertrag in Höhe von 50 Mio. € vor Steuern, der im Finanzergebnis ausgewiesen und dem Segment Mercedes Car Group zugeordnet wurde. Bis zur Veräußerung wurde die CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH »at cost« in den Konzernabschluss einbezogen.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### 5. Umsatzkosten und übrige Aufwendungen

Der Posten Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Vertriebskosten	11.960	11.403	11.763
Allgemeine Verwaltungskosten	6.092	6.008	5.351
Sonstige betriebliche Aufwendungen	932	561	658
	18.984	17.972	17.772

Die Vertriebskosten beinhalten Werbeaufwendungen in Höhe von 2.512 (2004: 2.748, 2003: 2.965) Mio. €.

#### Personalanpassungsmaßnahmen bei der Mercedes Car Group.

Im September 2005 hat DaimlerChrysler ein Maßnahmenpaket zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit beschlossen, das eine Reduzierung der inländischen Belegschaft der Mercedes Car Group um 8.500 Stellen vorsieht. Der Personalabbau wird dabei überwiegend durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen und Frühpensionierungen erfolgen und soll in der zweiten Hälfte des Jahres 2006 abgeschlossen sein. Die individuellen Ansprüche ermitteln sich auf Grundlage von Alter, Einkommen und Dienstjahren.

Zum 31. Dezember 2005 haben rund 5.000 Mitarbeiter entsprechende Aufhebungsverträge unterschrieben. Die für die Aufhebungsverträge des Jahres 2005 anfallenden Kosten belaufen sich auf 670 Mio. €. Von diesem Betrag wurden 570 Mio. € in der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2005 berücksichtigt und überwiegend in den Umsatzkosten ausgewiesen. 100 Mio. € stehen aus in Vorjahren gebildeten Rückstellungen für den ERA Anpassungsfonds zur Verfügung. Dieser im Tarifvertrag geregelte Fonds beruht darauf, dass ein Teil der Lohn- und Gehaltssteigerungen früherer Jahre abgegrenzt wurde und zu einem späteren Zeitpunkt auszubezahlen ist. Auf betrieblicher Ebene wurde vereinbart, dass der Anpassungsfonds bei DaimlerChrysler für Ausscheidensvereinbarungen und Frühpensionierungen Verwendung finden soll. Sollten nach solchen Maßnahmen noch Mittel im Fonds vorhanden sein, werden diese in anderer Form an die Belegschaft weitergegeben. Im Jahr 2005 waren 70 Mio. € zahlungswirksam. 600 Mio. € wurden zum Jahresende innerhalb der übrigen Verbindlichkeiten abgegrenzt.

**Neuaustrichtung smart.** Aufgrund der Absatzentwicklung des smart roadster und des smart forfour sowie aufgrund der Absenkung der erwarteten Fahrzeugabsätze hat DaimlerChrysler Anfang des Jahres 2005 das Produktionsvolumen dieser Fahrzeuge reduziert. Die Lieferanten wurden über die geringeren Produktionszahlen informiert. Diese Entwicklungen führten einerseits zu höheren operativen Verlusten und zu geringeren Zahlungsmittelzuflüssen und andererseits zur Annahme, dass diese Verlustsituation auch zukünftig anhalten wird. Dementsprechend untersuchte DaimlerChrysler die Werthaltigkeit der Buchwerte der langfristigen Vermögensgegenstände, die weitgehend unabhängig von anderen Vermögensgegenständen und Schulden des Konzerns Zahlungsströme generieren. Der smart roadster wurde bis zur Einstellung der Produktion Ende des Jahres 2005 in einer Produktionsstätte in Frankreich hergestellt; die Gruppe von Vermögensgegenständen, die dem smart forfour zuzuordnen sind, besteht aus Immobilienbesitz und Anlagen einer Produktionsstätte in den Niederlanden sowie aus gemieteten Anlagen bei Zulieferern, die jedoch in der Konzernbilanz von DaimlerChrysler ausgewiesen werden. Aufgrund der Werthaltigkeitsuntersuchungen erfasste DaimlerChrysler

im Geschäftsjahr 2005 außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 444 Mio. €, die in den Umsatzkosten enthalten sind. Der Abschreibungsbetrag stellt in Summe den Wert dar, um den die Buchwerte der Vermögensgegenstände die jeweiligen Zeitwerte überstiegen. Der nach den Abschreibungen verbliebene Buchwert der Vermögensgegenstände entsprach dem geschätzten Zeitwert der Grundstücke, Gebäude und anderen langfristigen Vermögensgegenständen.

Aufgrund der ungünstigen Geschäftsentwicklung im ersten Quartal 2005 hat der Konzern zudem beschlossen, die Produktion des smart roadster zum Jahresende 2005 einzustellen und Händlern Verkaufsanreize für diese Produkte anzubieten. Infolgedessen ergaben sich im Jahr 2005 Belastungen von 140 Mio. €. Diese Aufwendungen entstanden durch Abschreibungen auf Vorratsbestände, höhere Verkaufsanreize und geringere Restwerte von Fahrzeugen, die als Erhöhung der Umsatzkosten bzw. Verminderung der Umsatzerlöse erfasst wurden.

Weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung von smart entstanden im Geschäftsjahr 2005 in Höhe von 301 Mio. € und sind in den Umsatz- und den Vertriebskosten erfasst. Diese Aufwendungen entstanden insbesondere aufgrund von Lieferantenansprüchen im Zusammenhang mit der Einstellung der Produktion des smart roadster und der Anpassung der Produktionszahlen des smart forfour. Ausgleichsleistungen an das Händlernetzwerk sind hierbei ebenfalls berücksichtigt.

In Zusammenhang mit den Tätigkeiten des Geschäftsbereichs smart hat DaimlerChrysler darüber hinaus im Berichtsjahr beschlossen, die Entwicklung des smart SUV, dessen Markteinführung für das Jahr 2006 geplant war, nicht weiter zu verfolgen. Infolge dieser Entscheidung mussten Werkzeuge und Anlagen in der vorgesehenen Produktionsstätte in Brasilien sowie sich im Bau befindliche Ausrüstungsgegenstände bei Lieferanten, für die feste Abnahmeverpflichtungen bestanden und für die keine anderweitige Verwendung möglich war, abgeschrieben werden. Die Abschreibungen hierfür, die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten sind, betragen im Jahr 2005 61 Mio. €. Durch die Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen ergaben sich im Geschäftsjahr 2005 zudem Aufwendungen von 104 Mio. €, die ebenfalls in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen berücksichtigt sind.

Darüber hinaus sind im Berichtsjahr Pläne zur Verminderung des Personals an den Standorten Böblingen und Hambach beschlossen worden. Entsprechend diesen Plänen wurden zum 31. Dezember 2005 185 Mitarbeiter von anderen Bereichen des Konzerns übernommen und weiterbeschäftigt, während 236 Beschäftigte in Deutschland Abfindungsleistungen akzeptiert haben. Diese Leistungen beinhalten gemäß einer Tarifvereinbarung Abfindungszahlungen, die Fortführung der Lohn- und Gehaltsbezüge für einen bestimmten Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses sowie die Unterstützung bei der Suche nach einer neuen Arbeitsstelle. Die Mitarbeiter wurden mit der Annahme der Abfindungsvereinbarung freigestellt. In diesem Zusammenhang resultierten im Jahr 2005 Aufwendungen für Personalmaßnahmen in Höhe von 24 Mio. € sowie für Beratungsleistungen in Höhe von 7 Mio. €.

Weitere Aufwendungen ergaben sich im Geschäftsjahr 2005 durch eine Abschreibung der Geschäftswerte in Höhe von 30 Mio. € (vgl. Anmerkung 12).

Die gesamten Aufwendungen für die Neuausrichtung von smart in Höhe von 1.111 Mio. € sind dem Segment Mercedes Car Group zugeordnet. Die Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten für Sachverhalte, die in Folgeperioden zu Zahlungsmittelabflüssen führen, haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

Angaben in Millionen €	Sozialpläne	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
<b>Stand per 1. Januar 2005</b>	-	-	-
Aufwendungen gesamt	24	552	576
Zahlungen	(16)	(443)	(459)
<b>Stand per 31. Dezember 2005</b>	8	109	117

Die Mercedes Car Group erwartet den Zahlungsmittelabfluss für die restlichen Umfänge in Höhe von 117 Mio. € im Jahr 2006.

**Sonstiges.** Im Jahr 2003 war eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 77 Mio. € auf das Anlagevermögen (im Wesentlichen Sachanlagen) einer Produktionsstätte in Brasilien vorzunehmen. Diese Abschreibung ist in den Umsatzkosten des Segments Mercedes Car Group enthalten.

Wie in Anmerkung 7 erläutert, stimmte der Aufsichtsrat von DaimlerChrysler im Februar 2001 einem mehrjährigen Turn-around-Plan für die Chrysler Group zu. Die zugehörigen Aufwendungen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gesondert dargestellt und sind demnach nicht in den Umsatzkosten, Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten oder anderen Aufwendungen enthalten.

**Personalaufwand und Anzahl Beschäftigte.** Die Aufwandspositionen der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten die folgenden Personalaufwendungen:

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Löhne und Gehälter	19.750	18.750	18.897
Soziale Abgaben	3.371	3.294	3.178
Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 25a)	1.131	948	837
Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen (vgl. Anmerkung 25a)	1.331	1.173	1.290
Übrige Aufwendungen für Altersversorgung	148	51	85
	<b>25.731</b>	<b>24.216</b>	<b>24.287</b>

Im Jahresdurchschnitt waren im Konzern beschäftigt:

Anzahl	2005	2004	2003
Arbeiter	232.836	229.763	226.989
Angestellte	139.220	134.949	129.656
Auszubildende/Praktikanten	14.409	14.307	14.039
	<b>386.465</b>	<b>379.019</b>	<b>370.684</b>

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands sowie aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 38 enthalten.

## 6. Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	351	94	58
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	101	100	110
Erträge aus dem Verkauf von Unternehmen	64	128	11
Rückerstattungen von Vertragskosten	-	-	17
Fördergelder und Subventionen	33	30	63
Übrige sonstige Erträge	417	543	430
	<b>966</b>	<b>895</b>	<b>689</b>

Die übrigen sonstigen Erträge bestehen aus Rückerstattungen von Versicherungen, Lizenzerträgen, Rückerstattungen von nicht einkommensbezogenen Steuern und Zöllen, Erträgen aus verschiedenen Mitarbeiterkantinen und sonstigen übrigen Bestandteilen.

Im Jahr 2005 resultierte bei der Chrysler Group ein Ertrag von 240 Mio. € aus dem Verkauf des Fahrzeug-Testgeländes »Arizona Proving Grounds«. Dieser ist in den Erträgen aus dem Abgang von Sachanlagen enthalten.

Infolge des Rückkaufes einer Anleihe durch deren Emittenten wurde im Jahr 2005 ein Ertrag von 53 Mio. € vereinnahmt, der in den Erträgen aus dem Verkauf von Unternehmen ausgewiesen ist. Die Anleihe wurde im Jahr 2003 im Zuge der Veräußerung der MTU Aero Engines GmbH durch die MTU Aero Engines Holding AG an DaimlerChrysler gegeben.

Der Vergleich zur Beilegung aller Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Verkauf von Adtranz führte im Jahr 2004 zu einem Ertrag von 120 Mio. €. Durch den Vergleich wurde ein Teil des im Jahr 2001 abgegrenzten Ertrags aus der Veräußerung von Adtranz realisiert.

## 7. Turnaround-Plan für die Chrysler Group

Im Jahr 2001 hat der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG einem mehrjährigen Turnaround-Plan für die Chrysler Group zugestimmt. Die Kernmaßnahmen des mehrjährigen Turnaround-Plans sahen den Abbau von Arbeitsplätzen sowie den Abbau von Überkapazitäten vor.

Im Jahr 2005 resultierten aus dem Turnaround-Plan Nettoerträge in Höhe von 36 Mio. € (23 Mio. € nach Steuern), die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen sind (34 Mio. € bzw. 2 Mio. € wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese ergaben sich aufgrund von Anpassungen von ursprünglich getroffenen Annahmen für den Personalabbau und die Schließungen von Produktionsstätten, die im Jahr 2005 und früher stattgefunden haben.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im Jahr 2004 betragen 145 Mio. € (89 Mio. € nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (139 Mio. € und 6 Mio. € wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese ergaben sich aufgrund von Anpassungen von ursprünglich getroffenen Annahmen für den Personalabbau und die Schließungen von Produktionsstätten, die im Jahr 2004 und früher stattgefunden haben.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im Jahr 2003 betragen 469 Mio. € (288 Mio. € nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (462 Mio. € und 7 Mio. € wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Die Aufwendungen des Jahres 2003 standen im Zusammenhang mit der geplanten Schließung, der deutlichen Kapazitätsreduzierung und der Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten in den Jahren 2003 bis 2005. Darüber hinaus sind in diesem Betrag auch Anpassungen der ursprünglich getroffenen Annahmen an tatsächlich angefallene Aufwendungen bzw. an aktuell vorliegende Informationen enthalten.

Im Rahmen der Reduzierung des Personals entstanden im Jahr 2005 Erträge von 15 Mio. € (2004 und 2003 Aufwendungen von 154 Mio. € und 209 Mio. €). Die Programme zur Frühpensionierung wurden im Jahr 2005 von 223 (2004: 503; 2003: 1.827) Beschäftigten angenommen; die jeweiligen Beträge sind auf Grundlage von Einkommen, Alter und Dienstjahren berechnet worden. Zusätzlich haben im Jahr 2005 618 (2004: 5.417; 2003: 1.355) Beschäftigte durch betriebsbedingte Kündigungen bzw. durch die Schließung oder Veräußerung von Werken den Konzern verlassen. Insgesamt sind hierfür im Jahr 2005 Abfindungszahlungen in Höhe von 30 (2004: 51; 2003: 20) Mio. € geleistet worden, welche die Rückstellung entsprechend vermindert haben.

Die Chrysler Group nahm im Jahr 2005 eine Anpassung der außerplanmäßigen Abschreibungen von 3 Mio. € (Ertrag) vor. In den Jahren 2004 und 2003 betragen die Abschreibungen 43 Mio. € und 249 Mio. €. Der Ertrag des Jahres 2005 betrifft Anpassung von ursprünglich getroffenen Annahmen im Zusammenhang mit der Schließung von Betriebsstätten. Die Abschreibungsbeträge der Jahre 2004 und 2003 stellen den Betrag dar, um den die Buchwerte der Sachanlagen die jeweiligen Zeitwerte überstiegen.

Zusätzlich wurden die sonstigen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veräußerung und Schließung von Aktivitäten im Jahr 2005 in Höhe von 18 Mio. € (Ertrag) angepasst (Nettoertrag von 52 Mio. € in 2004 und Nettoaufwand von 11 Mio. € in 2003).

Im Jahr 2005 leistete die Chrysler Group Zahlungen in Höhe von 92 (2004: 219; 2003: 279) Mio. € für bereits aufwandswirksam berücksichtigte Maßnahmen. Die Chrysler Group erwartet im Jahr 2006 weitere Zahlungen in Höhe von rund 58 Mio. \$. Zudem können im Jahr 2006 möglicherweise weitere Anpassungen für den Turnaround-Plan, insbesondere infolge von Schließung oder Veräußerung ausgewählter Betriebsstätten, entstehen.

Zum 31. Dezember 2005 beträgt die Rückstellung für Maßnahmen zum Personalabbau 102 (2004: 160; 2003: 198) Mio. € und die Rückstellung für sonstige Aufwendungen 18 (2004: 60; 2003: 148) Mio. €.

## 8. Finanzergebnis

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen 28 (2004: 36; 2003: 37) Mio. €	55	86	37
Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen	732	291	44
Ergebnis aus der Verwässerung von Anteilen an verbundenen Unter- nehmen und at equity einbezogenen Unternehmen	-	(135)	24
Abschreibung auf den Beteiligungs- buchwert an der EADS (Anmerkung 3)	-	-	(1.960)
Abschreibungen auf Beteiligungen und Anteile an verbundenen Unter- nehmen	(31)	(50)	(44)
Ergebnis aus at equity einbezogenen Unternehmen	103	(798)	(538)
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>859</b>	<b>(606)</b>	<b>(2.437)</b>
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen 33 (2004: 5; 2003: 20) Mio. €	539	490	521
Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus verbundenen Unternehmen 26 (2004: 32; 2003: 16) Mio. €	(1.112)	(790)	(911)
<b>Zinsergebnis</b>	<b>(573)</b>	<b>(300)</b>	<b>(390)</b>
Erträge aus Wertpapieren und Aus- leihungen davon aus verbundenen Unternehmen 2 (2004: 2; 2003: 1) Mio. €	200	18	(15)
Abschreibungen auf Wertpapiere und Ausleihungen	(5)	(122)	(19)
Sonstiges Finanzergebnis	(264)	(67)	69
<b>Übriges Finanzergebnis</b>	<b>(69)</b>	<b>(171)</b>	<b>35</b>
	<b>217</b>	<b>(1.077)</b>	<b>(2.792)</b>

Im Jahr 2005 veräußerte DaimlerChrysler seine Anteile an MMC. Der Ertrag aus der Veräußerung betrug 681 Mio. € und ist im »Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen« enthalten.

Im Jahr 2004 resultierte aus der Verwässerung der Anteile von DaimlerChrysler an MMC ein Verlust von 135 Mio. €, der im »Ergebnis aus der Verwässerung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und at equity einbezogenen Unternehmen« ausgewiesen wird. Gewinne aus der Wechselkursabsicherung des Investments in MMC in Höhe von 195 Mio. € sind im »Ergebnis aus at equity einbezogenen Unternehmen« enthalten.

Im Jahr 2003 gründete MTU-F die Gesellschaft MTU CFC Solutions GmbH (»MTU CFC«) und brachte gegen 100% der Anteile ihre gesamten Brennstoffzellen-Aktivitäten in diese Gesellschaft ein. DaimlerChrysler bezieht MTU CFC im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss ein. Ebenfalls im Jahr 2003 wurden im Rahmen einer Kapitalerhöhung bei MTU CFC neue Anteile an die RWE Fuel Cells GmbH gegen Bareinlage ausgegeben. An dieser Kapitalerhöhung nahm MTU-F nicht teil, wodurch sich der Anteil der MTU-F an der MTU CFC auf 74,9% reduzierte. Aufgrund dieser Transaktion realisierte DaimlerChrysler einen Ertrag in Höhe von 24 Mio. €, der im »Ergebnis aus der Verwässerung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und at equity einbezogenen Unternehmen« enthalten ist.

Im Zusammenhang mit bestimmten Anlagen im Bau wurden im Jahr 2005 Zinsen in Höhe von 73 (2004: 70; 2003: 100) Mio. € aktiviert.

## 9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Das Ergebnis vor Steuern setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Inland	(103)	448	(736)
Ausland	3.541	3.087	1.332
	<b>3.438</b>	<b>3.535</b>	<b>596</b>

Das inländische Ergebnis beinhaltet auch das Ergebnis aus at equity einbezogenen Unternehmen, wenn die Anteile an diesen Unternehmen von inländischen Unternehmen gehalten werden. Darin ist im Jahr 2003 die Abschreibung auf den Buchwert der EADS in Höhe von 1.960 Mio. € enthalten.



Der ausgewiesene Steueraufwand teilt sich auf das In- und Ausland wie folgt auf:

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Laufende Steuern			
Inland	3	847	766
Ausland	1.319	923	(432)
Latente Steuern			
Inland	(309)	(502)	172
Ausland	(500)	(91)	473
	513	1.177	979

Bei den inländischen Gesellschaften wurde zum 31. Dezember 2005 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 25% (2004 und 2003: 25%) verwendet. Weiterhin berücksichtigt wurde ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5% auf die Körperschaftsteuer sowie ein effektiver Gewerbesteuersatz von jeweils 12,125%; für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei den inländischen Gesellschaften somit ein Steuersatz von 38,5% (2004 und 2003: 38,5%). Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die am jeweiligen Bilanzstichtag rechtskräftig verabschiedeten Steuersätze verwendet.

Im Jahr 2004 wurde in den USA der »American Jobs Creation Act of 2004« verabschiedet. Eine der hierin enthaltenen Gesetzesänderungen führt dazu, dass unter bestimmten Bedingungen US-amerikanische Gesellschaften bisher bei nicht US-amerikanischen Töchtern thesaurierte Gewinne bei Ausschüttung zu 85% steuerfrei vereinnahmen können. DaimlerChrysler North America Holding Corporation, eine US-amerikanische 100%-Beteiligung von DaimlerChrysler, hat in 2005 die Analyse der Gesetzesänderung und die Bewertung der verschiedenen möglichen Ausschüttungsalternativen abgeschlossen. Im Jahr 2005 belief sich der Ausschüttungsbetrag auf 2,7 Mrd. \$. Dieser führte zu einem Steueraufwand von 66 Mio. €, der in der unten aufgeführten Überleitungsrechnung in der Zeile »Besteuerungsunterschied Ausland« enthalten ist.

Im Jahr 2003 wurden in Deutschland verschiedene Steuergesetze mit Wirkung zum 1. Januar 2004 geändert. Eine dieser Steuergesetzänderungen führt dazu, dass Dividenden von inländischen Unternehmen sowie Gewinne aus der Veräußerung von Anteilen an anderen Kapitalgesellschaften statt zu 100% zukünftig nur noch zu 95% steuerfrei bleiben, während Veräußerungsverluste auch weiterhin steuerlich nicht abzugsfähig sind. Die im Jahr 2003 bei den inländischen Konzerngesellschaften zu berücksichtigende Auswirkung dieser Steuergesetzänderung führte zu einem einmaligen latenten Steueraufwand von 64 Mio. € durch die Bildung von passiven latenten Steuern auf 5% der unrealisierten Veräußerungsgewinne.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom im jeweiligen Geschäftsjahr erwarteten zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr gültige inländische Gesamtsteuersatz von 38,5% (2004: 38,5%; 2003: 39,8%) mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert. Dieser Gesamtsteuersatz besteht aus einem Körperschaftsteuersatz von 25% (2004: 25%; 2003: 26,5%) zuzüglich des Solidaritätszuschlages von jeweils 5,5% auf die abgeführte Körperschaftsteuer, zuzüglich eines auf Basis dieses effektiven Körperschaftsteuersatzes ermittelten effektiven Gewerbesteuersatzes von 12,125% (2004: 12,125%; 2003: 11,842%). Im Jahr 2003 kam in Deutschland zur Finanzierung der Schäden aus der Flutkatastrophe – begrenzt für den Veranlagungszeitraum 2003 – der von 25% auf 26,5% erhöhte Körperschaftsteuersatz bei der Ermittlung der laufenden Steuern zur Anwendung.

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Erwarteter Steueraufwand	1.324	1.361	237
Besteuerungsunterschied Ausland	(544)	(357)	(489)
Abweichender Gewerbesteuersatz	(50)	(43)	(37)
Steuerlich nicht ansetzbare Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	-	-	780
Steuerlich nicht ansetzbares Ergebnis aus at equity-Beteiligungen	(15)	291	159
Sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abziehbare Aufwendungen	(194)	(88)	269
Auswirkung der Steuerreformen in Deutschland	-	-	64
Sonstiges	(8)	13	(4)
<b>Ausgewiesener Steueraufwand</b>	<b>513</b>	<b>1.177</b>	<b>979</b>

Im Jahr 2005 wurden im Ausland steuerfreie Erträge erzielt im Zusammenhang mit den Ausgleichsleistungen für MFTBC, mit Wertpapierverkäufen sowie mit den Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen. Die Reduzierung des rechnerisch erwarteten Steueraufwands aus diesen Vorgängen ist in der Zeile »Besteuerungsunterschied Ausland« enthalten. Darüber hinaus enthält die Zeile »Besteuerungsunterschied Ausland« alle sonstigen Überleitungsposten zwischen dem erwarteten und dem ausgewiesenen Steueraufwand von ausländischen Gesellschaften.

Im Jahr 2005 veräußerte DaimlerChrysler seine Anteile an MMC; der realisierte Ertrag war – mit Ausnahme des Nettogewinns aus der Absicherung der Währungsrisiken im Zusammenhang mit der Beteiligung an MMC – steuerfrei. Der erwartete Steueraufwand auf diese steuerfreien Einnahmen wurde in Höhe von 82 Mio. € in der Zeile »sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abziehbare Aufwendungen« wieder herausgerechnet. Im Jahr 2004 dagegen führten die steuerlich nicht abzugsfähigen Aufwendungen aus der at equity Einbeziehung von MMC sowie aus der Verwässerung der Anteile von DaimlerChrysler an MMC aufgrund des fehlenden Steuerertrages zu einem negativen Überleitungsposten in Höhe von 298 Mio. €, der in der Zeile »steuerlich nicht ansetzbares Ergebnis aus at equity-Beteiligungen« ausgewiesen wurde.

Im Jahr 2004 veräußerte DaimlerChrysler seine Anteile an HMC und erzielte einen steuerfreien Gewinn von 252 Mio. €, der zu einem positiven Überleitungsposten in Höhe von 97 Mio. € in der Zeile »sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abziehbare Aufwendungen« führte.

Die steuerfreien Erträge im Zusammenhang mit den Netto-Pensionsaufwendungen im Inland führten ebenfalls zu einer Reduzierung des erwarteten Steueraufwandes. Darüber hinaus enthält die Zeile »sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abziehbare Aufwendungen« alle sonstigen Effekte von inländischen Gesellschaften aufgrund von steuerfreien Einnahmen und nicht abziehbaren Aufwendungen.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Bei den derzeit noch nicht endgültig veranlagten Jahren wurde teilweise schon mit der steuerlichen Prüfung begonnen. In der obigen Überleitungsrechnung ist im Jahr 2003 in der Zeile »Besteuerungsunterschied Ausland« ein Steuerertrag inklusive Zinsen von zusammen 571 Mio. € enthalten, der sich ergab, weil im Jahr 2003 eine Einigung mit der US-amerikanischen Steuerbehörde bezüglich der Anerkennung von Steuergutschriften im Zusammenhang mit Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen für die noch offenen Veranlagungsjahre 1986 bis 1998 erzielt werden konnte. In der Zeile »sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abziehbare Aufwendungen« ist im Jahr 2003 ein Steueraufwand inklusive Zinsen von zusammen 318 Mio. € für den inländischen Organkreis enthalten, der sich im Wesentlichen aus der fortschreitenden steuerlichen Prüfung der Veranlagungsjahre 1994 bis 1998 ergab.

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergaben sich aus Buchungsunterschieden in den folgenden Bilanzpositionen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Immaterielle Anlagewerte	401	55
Sachanlagen	520	699
Finanzanlagen	3.135	2.678
Vermietete Gegenstände	727	651
Vorräte	752	675
Forderungen	749	834
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	1.854	2.814
Pensionsrückstellungen und ähnliche Verpflichtungen	5.125	4.315
Sonstige Rückstellungen	6.477	5.515
Verbindlichkeiten	2.516	3.000
Passive Rechnungsabgrenzung	1.670	1.371
Sonstige	111	95
	24.037	22.702
Wertberichtigungen	(640)	(573)
<b>Aktive latente Steuern</b>	<b>23.397</b>	<b>22.129</b>
Immaterielle Anlagewerte	(932)	(852)
Sachanlagen	(3.987)	(3.798)
Vermietete Gegenstände	(7.125)	(6.699)
Forderungen	(3.482)	(4.540)
Aktive Rechnungsabgrenzung	(360)	(370)
Pensionsrückstellungen und ähnliche Verpflichtungen	(2.479)	(2.096)
Sonstige Rückstellungen	(311)	(148)
Steuer auf thesaurierte Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften	(261)	(307)
Verbindlichkeiten	(1.010)	(1.012)
Sonstige	(404)	(406)
<b>Passive latente Steuern</b>	<b>(20.351)</b>	<b>(20.228)</b>
<b>Netto-Betrag der aktiven (passiven) latenten Steuern</b>	<b>3.046</b>	<b>1.901</b>

Zum 31. Dezember 2005 bestanden im Konzern körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von 1.528 (2004: 1.705) Mio. €, gewerbesteuerliche Verlustvorträge von 129 (2004: 81) Mio. € sowie Steuergutschriften von 868 (2004: 1.640) Mio. €. Die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge entfallen im Wesentlichen auf ausländische Gesellschaften und sind teilweise in der Vortragsfähigkeit begrenzt. Von den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen verfallen 25 Mio. € im Zeitraum von 2006 bis 2009, 704 Mio. € in 2010, 275 Mio. € im Zeitraum von 2018 bis 2025 und 524 Mio. € sind unbegrenzt vortragsfähig. Die Steuergutschriften entfallen im Wesentlichen auf US-amerikanische Gesellschaften und sind teilweise in der Vortragsfähigkeit begrenzt. Von den Steuergutschriften verfallen 107 Mio. € im Zeitraum von 2010 bis 2015, 181 Mio. € im Zeitraum von 2023 bis 2025 und 580 Mio. € sind unbegrenzt vortragsfähig. Die gewerbesteuerlichen Verlustvorträge sind unbegrenzt vortragsfähig. Auf die zur Veräußerung bestimmten Gesellschaften des Geschäftsbereichs Off-Highway entfallen zum 31. Dezember 2005 körperschaft- und gewerbesteuerliche Verlustvorträge von jeweils 21 Mio. €.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern betreffen ausländische Gesellschaften und erhöhten sich vom 31. Dezember 2004 zum 31. Dezember 2005 in der Bilanz um 67 Mio. €. DaimlerChrysler ist der Ansicht, die wertberichtigten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von > 50% nicht nutzen zu können. Die heutige Einschätzung bezüglich der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern kann sich ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

Nach Saldierungen werden die aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wie folgt ausgewiesen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2005		31. Dezember 2004	
	Summe	> 1 Jahr	Summe	> 1 Jahr
Aktive latente Steuern	7.249	2.880	4.213	1.944
Passive latente Steuern	(4.203)	(4.099)	(2.312)	(2.222)
<b>Netto-Betrag aktive (passive) latente Steuern</b>	<b>3.046</b>	<b>(1.219)</b>	<b>1.901</b>	<b>(278)</b>

Im Rahmen der latenten Steuern wurden ausländische Quellensteuern in Höhe von 188 (2004: 222) Mio. € passiviert, weil bei ausländischen Tochtergesellschaften einbehaltene Gewinne von 3.764 (2004: 4.434) Mio. € in den nächsten Jahren nach Deutschland ausgeschüttet werden sollen. Der bei Ausschüttung zusätzlich anfallende deutsche Steueraufwand in Höhe von 73 (2004: 85) Mio. € wurde passiviert.

Passive latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen in Höhe von 13.831 (2004: 9.626) Mio. € sind nicht berechnet worden, weil diese Gewinne aus heutiger Sicht permanent investiert bleiben sollen. Die Ermittlung der nicht angesetzten latenten Steuern wäre mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden.

Unter Berücksichtigung der direkten Eigenkapitalbuchungen, des Steueraufwandes aus aufgegebenen Aktivitäten sowie des Steuerertrages aus Anpassungen aus Erstanwendungen ergab sich folgender Steueraufwand (-ertrag) im Eigenkapital:

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Ausgewiesener Steueraufwand	513	1.177	979
Steueraufwand aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	202
Steuerertrag aus Anpassungen aus der Erstanwendung	(3)	-	(35)
Steueraufwand (-ertrag) auf Bestandteile des übrigen Comprehensive Loss	(1.065)	(754)	1.055
Steuerertrag auf steuerlich abweichende Aufwendungen aus Stock Options	-	(9)	-
	(555)	414	2.201

In den Jahren 2004 und 2003 entstanden bei den Tochtergesellschaften von MMC latente Steuererträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in Höhe von 2 Mio. € und 105 Mio. €. Diese Steuererträge wurden im DaimlerChrysler-Konzernabschluss im Rahmen der Einbeziehung von MMC nach der Equity-Methode nicht ergebniswirksam behandelt, sondern neutral mit dem aus der Anwendung der Equity-Methode entstandenen Goodwill verrechnet.

## 10. Zur Veräußerung bestimmte Vermögensgegenstände und Schulden des Geschäftsbereichs Off-Highway und Aufgegebene Aktivitäten

**Zur Veräußerung bestimmte Vermögensgegenstände und Schulden des Geschäftsbereichs Off-Highway.** Am 27. Dezember 2005 hat DaimlerChrysler einen Kaufvertrag über den Verkauf des überwiegenden Teils seiner Off-Highway Aktivitäten abgeschlossen. DaimlerChrysler erwartet den Abschluss der Transaktion im ersten Quartal 2006 (siehe Anmerkung 4).

Da DaimlerChrysler davon ausgeht, weiterhin wesentliche Umsätze mit den Off-Highway Aktivitäten zu erzielen und diese Geschäftsbeziehungen voraussichtlich über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr nach der Veräußerung andauern werden, wurden die Aktivitäten des Geschäftsbereichs Off-Highway nicht als aufgegebene Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt.

Die zur Veräußerung bestimmten Vermögensgegenstände und Schulden der Off-Highway Aktivitäten wurden jeweils zusammengefasst und in separaten Zeilen in der Konzernbilanz ausgewiesen.

Die zur Veräußerung stehenden Vermögensgegenstände und Schulden sind auf konsolidierter Basis dargestellt und setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen € 2005

<b>Zur Veräußerung bestimmte Vermögensgegenstände</b>	
Immaterielle Anlagewerte	20
Geschäftswerte	309
Sachanlagen	212
Finanzanlagen	80
Vorräte	395
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	316
Sonstige Aktiva	42
	1.374
<b>Zur Veräußerung bestimmte Schulden</b>	
Anteile an Fremdbesitz	4
Rückstellungen	603
Verbindlichkeiten	157
Sonstige Passiva	7
	771

**Aufgegebene Aktivitäten.** Die Ergebnisse der MTU Aero Engines und der Ertrag aus der Veräußerung werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als aufgegebene Aktivitäten ausgewiesen. Die Umsatzerlöse und der Operating Profit von MTU Aero Engines sind in den Umsatzerlösen und im Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten für das Jahr 2003 enthalten (vgl. Anmerkungen 4 und 35).

Das im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten zusammengefasste Geschäftsergebnis der MTU Aero Engines setzte sich im Jahr 2003 wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen € 2003

Umsatzerlöse	1.933
Ergebnis vor Ertragsteuern	67
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(53)
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	14

## 11. Anpassungen aus Erstanwendungen

**Bedingte Verpflichtung aus dem Abgang von Anlagevermögen.** Zum 31. Dezember 2005 hat DaimlerChrysler die Bestimmungen von FIN 47 »Accounting for Conditional Asset Retirement Obligations - an interpretation of FASB Statement No. 143« erstmals angewendet, die sich auf die Bilanzierung von rechtlich durchsetzbaren Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Stilllegung oder dem Abgang von Anlagevermögen beziehen. Der Zeitpunkt und die Art und Weise der Erfüllung dieser Verpflichtungen sind dabei abhängig von zukünftigen Ereignissen. Für bestehende bedingte Stilllegungsverpflichtungen, bei denen der Zeitwert zuverlässig ermittelt werden kann, hat DaimlerChrysler die Rückstellung und entsprechende Zugänge im Anlagevermögen bestimmt. Weiterhin wurden die notwendigen kumulierten Aufzinsungen und Abschreibungen für den Zeitraum bis zum Erstanwendungszeitpunkt vorgenommen. Der kumulierte Effekt aus der Erstanwendung von FIN 47 reduzierte das Konzernergebnis um 5 Mio. € (0,00 € je Aktie; Steuereffekt 3 Mio. €) und wurde separat in der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2005 berücksichtigt.

**»Variable Interest Entities«.** DaimlerChrysler wendete die Vorschriften von FIN 46R zur Konsolidierung von »Variable Interest Entities« auf Zweckgesellschaften erstmalig zum 31. Dezember 2003 und auf alle anderen »Variable Interest Entities« erstmalig zum 31. März 2004 an (vgl. Anmerkung 2). Aus der erstmaligen Anwendung von FIN 46R entstand ein Aufwand in Höhe von 30 Mio. € (0,03 € je Aktie), der einen Steuereffekt von 35 Mio. € beinhaltet und der in der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2003 ausgewiesen ist.

# Erläuterungen zur Konzernbilanz

## 12. Geschäftswerte

Die Veränderung der Geschäftswerte kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden.

Der Buchwert der Geschäftswerte zum 31. Dezember 2005 hat sich gegenüber dem Vorjahr um 122 Mio. € vermindert. Der Rückgang ist mit 309 Mio. € durch Geschäftswerte des Geschäftsbereichs Off-Highway bedingt, die zum 31. Dezember 2005 in die separate Zeile »Zur Veräußerung bestimmte Vermögensgegenstände« umgegliedert wurden (vgl. Anmerkung 10); darin ist auch ein Zugang zu den Geschäftswerten von 134 Mio. € aus dem Erwerb der Minderheitsanteile an der MTU-F im Jahr 2005 enthalten (vgl. Anmerkung 4). Daneben verminderte sich der Geschäftswert von MFTBC um 200 Mio. € (vgl. Anmerkung 4). Wechselkurseffekte haben den Buchwert der Geschäftswerte um 232 Mio. € erhöht.

Die Buchwerte der Geschäftswerte zum 31. Dezember 2005 und 2004 sind den Segmenten wie folgt zugeordnet (ohne »investor level goodwill« in Höhe von 55 (2004: 51) Mio. €):

	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutz- fahrzeuge	Financial Services	Übrige Aktivi- täten	Gesamt
Angaben in Millionen €						
2005	199	1.035	547	63	37	1.881
2004	177	898	670	62	196	2.003

DaimlerChrysler führt bei den Geschäftswerten mindestens jährlich eine Überprüfung der Werthaltigkeit durch, um mögliche Werthaltigkeitsminderungen zu identifizieren. Dabei wird der Zeitwert (»Fair Value«) einer Berichtseinheit (»reporting unit«) mit ihrem Buchwert (einschließlich ihres Geschäftswertes) verglichen, wobei der Zeitwert durch die Diskontierung zukünftiger

Zahlungsströme ermittelt wird. Übersteigt der Buchwert einer Berichtseinheit deren Zeitwert, wird in einem zweiten Schritt die Höhe der Wertminderung ermittelt. Als Ergebnis der diesjährigen Überprüfung wurde eine ergebniswirksame Abschreibung der Geschäftswerte bei smart in Höhe von 30 Mio. € vorgenommen.

## 13. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Die Veränderung der sonstigen immateriellen Anlagewerte kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden.

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.628	1.309
Kumulierte Abschreibungen	(941)	(806)
Buchwert	687	503
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	2.504	2.168
	3.191	2.671

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten zum 31. Dezember 2005 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte (298 Mio. €) sowie selbst erstellte oder selbst genutzte Software (342 Mio. €). Die Zugänge im Jahr 2005 in Höhe von 244 (2004: 215) Mio. € mit einer gewichteten durchschnittlichen Nutzungsdauer von 6 Jahren umfassen überwiegend selbst erstellte oder selbst genutzte Software. Die gesamten Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr 2005 201 (2004: 169; 2003: 178) Mio. €.

Der geschätzte Abschreibungsaufwand bezogen auf die sonstigen immateriellen Anlagewerte beträgt für die folgenden 5 Jahre:

Angaben in Millionen €	2006	2007	2008	2009	2010
Abschreibungsaufwand	213	136	109	54	40

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, stehen insbesondere im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen.

#### 14. Sachanlagen

Die Veränderung der Sachanlagen kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden.

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen in Höhe von insgesamt 262 (2004: 245) Mio. €, die wegen der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasing-Verträge (sog. »Capital Leases«) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Die auf gemietete Anlagen entfallenden Abschreibungen des Geschäftsjahres betragen 47 (2004: 34; 2003: 19) Mio. €.

Die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus »Capital Lease«-Verträgen betragen zum 31. Dezember 2005 472 Mio. € und sind wie folgt fällig:

Angaben in Millionen €	2006	2007	2008	2009	2010	danach
Mindestleasingzahlungen	75	72	53	33	30	209

Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus »Capital Lease«-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2005
Summe der Mindestleasingzahlungen	472
Abzüglich enthaltener Zinsen	133
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease«-Verträgen	339

#### 15. Vermietete Gegenstände

Die Veränderung der Vermieteten Gegenstände kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden. Vom Gesamtbestand entfallen insgesamt 33.644 (2004: 26.017) Mio. € auf Personenwagen und Nutzfahrzeuge.

Die zukünftigen Erlöse aus nicht kündbaren »Operating Lease«-Verträgen betragen zum 31. Dezember 2005 15.500 Mio. € und sind wie folgt fällig:

Angaben in Millionen €	2006	2007	2008	2009	2010	danach
Zukünftige Erlöse	7.918	4.350	2.225	738	149	120

#### 16. Vorräte

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.906	1.746
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.924	2.545
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	14.414	12.805
Geleistete Anzahlungen	47	75
	19.291	17.171
Erhaltene Anzahlungen	(152)	(366)
	19.139	16.805

Einige Tochterunternehmen in den USA wenden bei der Bewertung ihrer Vorräte das Lifo-Verfahren an (»last-in-first-out«). Bei Anwendung des Fifo-Verfahrens (»first-in-first-out«) hätten sich um 753 (2004: 601) Mio. € höhere Vorräte ergeben.

Der in den Vorräten enthaltene Bestand an Fuhrparkfahrzeugen von DaimlerChrysler in Höhe von 322 Mio. € wurde dem DaimlerChrysler Pension Trust e.V. sicherungsübereignet. Die Übereignung erfolgte im Jahr 2004 aufgrund der Vorschriften zur Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit.

## 17. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.135	7.592
Wertberichtigungen	(540)	(591)
	7.595	7.001

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen 115 (2004: 283) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Stand zum 1. Januar	591	587	629
Netto-Zuführung zu den Wertberichtigungen	41	49	23
Inanspruchnahme	(75)	(160)	(48)
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	(17)	115	(17)
Stand zum 31. Dezember	540	591	587

## 18. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

**Forderungstypen.** Forderungen gegen Endkunden beinhalten Forderungen aus Leasing- und Finanzierungsverträgen mit Endkunden des DaimlerChrysler Konzerns, die ihr Fahrzeug entweder direkt oder über einen Händler bezogen haben.

Forderungen gegen Händler stellen Kreditforderungen dar, die aus der Bestandsfinanzierung bezüglich der von DaimlerChrysler bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung von anderen Vermögensgegenständen, die die Händler von Dritten gekauft haben, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (z. B. Verkaufsräume).

Die übrigen Forderungen resultieren im Wesentlichen aus Leasingverträgen mit Dritten, die weder Endkunden noch Händler sind und auf dem Kauf von nicht dem Automobilgeschäft zuzuordnenden Vermögensgegenständen beruhen.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Forderungen gegen		
Endkunden	46.947	44.202
Händler	11.961	10.670
Übrige	3.367	3.020
	62.275	57.892
Wertberichtigungen	(1.174)	(1.107)
	61.101	56.785

Von den Forderungen aus Finanzdienstleistungen weisen 37.896 (2004: 35.598) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf. Die Forderungen aus Absatzfinanzierung und Finanzierungsleasing gegen Endkunden und Händler sind im Allgemeinen durch den Bestand an Fahrzeugen und andere Vermögensgegenstände gesichert.

**Vertragliche Zahlungen.** Die vertraglichen Zahlungen der Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 66.235 Mio. € setzen sich zum 31. Dezember 2005 wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	2006	2007	2008	2009	2010	danach
Vertragliche Fälligkeiten	25.600	13.338	11.014	6.701	3.533	6.049

Die tatsächlichen Zahlungseingänge werden sich aufgrund zukünftiger Verkäufe von Finanzforderungen, Vorauszahlungen und Ausbuchungen von den vertraglichen Laufzeiten unterscheiden.

**Wertberichtigungen.** Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Stand zum 1. Januar	1.107	1.265	1.559
Zuführung zu den Wertberichtigungen	559	467	553
Inanspruchnahme	(420)	(413)	(492)
Auflösung	(137)	(84)	(63)
Wechselkurseffekte und andere Korrekturen	65	(128)	(292)
Stand zum 31. Dezember	1.174	1.107	1.265

**Sales-Type- und Direct-Financing-Leasingverträge.** Die Forderungen aus Leasingverträgen umfassen Sales-Type-Leasingverträge mit Endkunden, die Ihr Fahrzeug direkt von DaimlerChrysler gekauft haben, und Direct-Financing-Leasingverträge mit Endkunden, die die Fahrzeuge über einen unabhängigen Händler erhalten haben. Zum 31. Dezember 2005 sind in den Forderungen gegen Endkunden und den übrigen Forderungen Investments in Finanzierungsleasing enthalten, denen vertraglich vereinbarte Zahlungen von 15.309 (2004: 14.072) Mio. €, unrealisierte Gewinne von 2.496 (2004: 2.602) Mio. €, direkte Vertragsabschlusskosten von 43 (2004: 47) Mio. € und nicht garantierte Restbuchwerte der Leasinggegenstände von 623 (2004: 660) Mio. € zuzuordnen waren.

**Leveraged Lease-Verträge.** Leveraged Leases sind in der Zeile »Übrige« enthalten. Die Leveraged Leases setzen sich zum 31. Dezember 2005 wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Künftige Mietforderungen (ohne Mietforderung, die auf die Fremdfinanzierung entfallen)	4.586	4.039
Ausländische Investitionszulagen	(41)	(40)
	4.545	3.999
Nicht garantierte Restbuchwerte	588	617
Unrealisierte Gewinne	(1.780)	(1.638)
	3.353	2.978

Zum 31. Dezember 2005 entfielen auf die Leveraged Leases passive latente Steuern in Höhe von 2.775 (2004: 2.421) Mio. €.

**Darstellung in der Konzern-Kapitalflussrechnung.** Forderungen gegen unabhängige Händler, die aus dem Verkauf von Fahrzeugen durch DaimlerChrysler resultieren sowie Forderungen gegen Endkunden, die Ihr Fahrzeug direkt von DaimlerChrysler gekauft haben, stehen in Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorräten. Die aus diesen Forderungen resultierenden Effekte auf die Kapitalflussrechnung werden innerhalb 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 innerhalb des Cash Flows aus der Investitionstätigkeit berücksichtigt.

**Forderungsverkäufe.** In Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und Liquiditätsbedarf verkauft DaimlerChrysler Umsätze an Forderungen gegen Endkunden und Händler an Dritte, was gewöhnlich zu einer Ausbuchung der übertragenen Forderungen aus der Bilanz führt. Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen werden in der Konzernbilanz innerhalb der sonstigen Vermögenswerte ausgewiesen (vgl. Anmerkung 19). Für zusätzliche Informationen über zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen und verkaufte Forderungen siehe Anmerkung 34.

## 19. Sonstige Vermögenswerte

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	696	1.174
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht <sup>1</sup>	324	588
Zurückbehaltene Rechte an verkauften Forderungen	2.215	2.202
Sonstige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5.664	9.228
	8.899	13.192
Wertberichtigungen	(168)	(261)
	8.731	12.931

<sup>1</sup> Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, halten entweder an Konzernunternehmen eine Beteiligung oder Konzernunternehmen halten an ihnen eine Beteiligung.

Von den sonstigen Vermögenswerten weisen 2.618 (2004: 3.494) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen, die in den sonstigen Vermögenswerten enthalten sind, entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Stand zum 1. Januar	261	888	723
Netto-Zuführung (-Auflösung) zu den Wertberichtigungen	(18)	61	134
Inanspruchnahme	(90)	(702)	(2)
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	15	14	33
Stand zum 31. Dezember	168	261	888



## 20. Wertpapiere und Finanzanlagen

Die Zusammensetzung und Entwicklung der gesamten Finanzanlagen sind in der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens dargestellt. Die Buchwerte der unter den »Finanzanlagen« in der Konzernbilanz ausgewiesenen Beteiligungen, die nicht nach der Equity-Methode einbezogen werden, und Wertpapiere des Anlagevermögens setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Börsennotierte Beteiligungen	332	503
Nicht-börsennotierte Beteiligungen	256	277
Beteiligungen gesamt	588	780
Wertpapiere des Anlagevermögens	606	599

Wesentliche Veränderungen der Beteiligungen im Vergleich zum Vorjahr ergeben sich aus dem Verkauf der Anteile an MMC (vgl. Anmerkung 3).

Nicht-börsennotierte Beteiligungen werden bei Vorliegen eines Wertminderungsindikators auf Wertminderung geprüft. In den Geschäftsjahren 2005 und 2004 ist dies für Beteiligungen mit einem Buchwert von 20 Mio. € erfolgt. In den Jahren 2005 und 2004 wurden keine Wertberichtigungen vorgenommen.

Der Ausweis der Wertpapiere des Umlaufvermögens erfolgt in der Konzernbilanz unter »Wertpapiere« und wird getrennt nach Anlage- und Handelsbestand erfasst:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Anlagebestand	4.773	3.725
Handelsbestand	163	159
Wertpapiere des Umlaufvermögens	4.936	3.884

Zum 31. Dezember 2005 sind in der folgenden Tabelle die (fortgeführten) Anschaffungskosten, die Marktwerte und die unrealisierten Gewinne und Verluste der börsennotierten Beteiligungen, der Wertpapiere des Anlagevermögens und der im Anlagebestand erfassten Wertpapiere des Umlaufvermögens (»Available-for-Sale«-Wertpapiere) nach Wertpapierkategorien gegliedert. Die unrealisierten Verluste, die seit weniger als einem Jahr bestehen, und die unrealisierten Verluste, die seit einem Jahr oder länger bestehen, werden mit den zugehörigen Marktwerten getrennt ausgewiesen.

Angaben in Millionen €	(fortgeführte) Anschaffungs- kosten	Marktwert	Unrealisierter Gewinn	Unrealisierter Verlust < 1 Jahr unrealisier- ter Verlust		Unrealisierter Verlust >= 1 Jahr unrealisier- ter Verlust		Unrealisierter Verlust gesamt unrealisier- ter Verlust	
				Marktwert	unrealisier- ter Verlust	Marktwert	unrealisier- ter Verlust	Marktwert	unrealisier- ter Verlust
Aktien	279	664	388	12	3	-	-	12	3
Anteile an Aktienfonds	272	273	1	-	-	-	-	-	-
Schuldtitle von inländischen Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeinden)	205	205	-	-	-	-	-	-	-
Schuldtitle ausländischer Staaten	778	777	-	34	1	-	-	34	1
Schuldtitle von Kapitalgesellschaften	2.796	2.796	9	547	6	26	3	573	9
Grundpfandrechtl. gesicherte Wertpapiere	318	317	1	68	1	35	1	103	2
Durch andere Vermögensgegen- stände gesicherte Wertpapiere	190	190	-	-	-	-	-	-	-
Andere schuldrechtliche Wertpapiere	260	260	-	-	-	-	-	-	-
Anteile an Rentenfonds	228	229	1	-	-	-	-	-	-
	5.326	5.711	400	661	11	61	4	722	15

Zum 31. Dezember 2004 betragen diese Werte:

Angaben in Millionen €	(fortgeführte) Anschaffungs- kosten	Marktwert	Unrealisierter Gewinn	Unrealisierter Verlust < 1 Jahr		Unrealisierter Verlust >= 1 Jahr		Unrealisierter Verlust gesamt	
				Marktwert	unrealisier- ter Verlust	Marktwert	unrealisier- ter Verlust	Marktwert	unrealisier- ter Verlust
Aktien	560	948	394	-	-	134	6	134	6
Anteile an Aktienfonds	175	175	-	-	-	-	-	-	-
Schuldtitle von inländischen Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeinden)	360	360	1	-	-	1	1	1	1
Schuldtitle ausländischer Staaten	128	132	4	-	-	-	-	-	-
Schuldtitle von Kapitalgesellschaften	1.718	1.726	12	96	4	-	-	96	4
Grundpfandrechtlich gesicherte Wertpapiere	361	361	1	41	1	-	-	41	1
Durch andere Vermögensgegen- stände gesicherte Wertpapiere	170	170	-	-	-	-	-	-	-
Andere schuldrechtliche Wertpapiere	819	820	1	-	-	-	-	-	-
Anteile an Rentenfonds	135	135	-	-	-	-	-	-	-
	4.426	4.827	413	137	5	135	7	272	12

Die folgende Tabelle gliedert die Marktwerte des am Jahresende vorhandenen Bestandes an Schuldtiteln (ohne Anteile an Rentenfonds) nach der vertraglichen Restlaufzeit. Die tatsächlichen Restlaufzeiten können im Einzelfall von den vereinbarten Restlaufzeiten abweichen, wenn Schuldner das Recht zusteht, ihre Verbindlichkeiten mit oder ohne Ablöseentschädigung zu kündigen oder vorzeitig zu tilgen.

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Fällig innerhalb von einem Jahr	1.164	1.157
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	1.703	1.624
Fällig zwischen 5 und 10 Jahren	508	330
Fällig nach mehr als 10 Jahren	1.170	458
	4.545	3.569

Die Erlöse aus dem Verkauf von börsennotierten Beteiligungen, Wertpapieren des Anlagevermögens und der im Anlagebestand erfassten Wertpapieren des Umlaufvermögens (»Available-for-Sale«-Wertpapiere) betragen 10.336 (2004: 3.702; 2003: 2.743) Mio. €. Die realisierten Gewinne dieser Wertpapiere belaufen sich auf 847 (2004: 254; 2003: 8) Mio. €, während die realisierten Verluste 8 (2004: 3; 2003: 15) Mio. € betragen. In den Erlösen und realisierten Gewinnen sind die Beträge aus dem Verkauf der Anteile an MMC im Jahr 2005 (vgl. Anmerkung 3) und HMC im Jahr 2004 (vgl. Anmerkung 4) enthalten. In der Konzern-Kapitalflussrechnung sind die Erlöse aus dem Verkauf der Anteile an HMC in der Zeile »Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen« ausgewiesen, alle anderen Erlöse sind der Zeile »Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)« zugeordnet.

Die im Jahr 2005 in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gebuchten Verluste der im Handelsbestand geführten Wertpapiere betragen 6 (2004 und 2003: -) Mio. €. Gewinne fielen bei diesen Wertpapieren im Berichtsjahr nicht an (2004: 2; 2003: 10 Mio. €).

Die Bewertung und Ermittlung der realisierten Gewinne und Verluste erfolgt nach der gewichteten Durchschnittsmethode.

## 21. Liquide Mittel

Die unter verschiedenen Bilanzposten ausgewiesenen liquiden Mittel des Konzerns setzen sich zum Jahresende wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Zahlungsmittel <sup>1</sup>		
Zahlungsmittel von bis zu 3 Monaten	7.619	7.381
Zahlungsmittel von mehr als 3 Monaten	92	401
Zahlungsmittel gesamt	7.711	7.782
Wertpapiere des Umlaufvermögens	4.936	3.884
	12.647	11.666

<sup>1</sup> Zahlungsmittel von bis zu 3 Monaten beinhalten Schuldverschreibungen, Einlagezertifikate in Höhe von 5,5 (2004: 3,6) Mrd. €, Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände sowie Schecks.

## 22. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Vorauszahlungen an Pensionsfonds	595	246
Andere aktive Rechnungsabgrenzungsposten	796	784
	1.391	1.030

Von den gesamten Rechnungsabgrenzungsposten wiesen 809 (2004: 435) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Aufgrund der Überdeckung der Pensionsverpflichtungen bei einem Pensionsplan, gemessen am Anwartschaftsbarwert ohne zukünftige Gehaltssteigerungen, sind im Jahr 2005 die geleisteten Vorauszahlungen an Pensionsfonds um 0,3 Mrd. € angestiegen.

## 23. Eigenkapital

**Zahl der ausgegebenen Aktien und eigene Anteile.** Die Anzahl der am 31. Dezember 2005 von DaimlerChrysler ausgegebenen nennwertlosen Aktien betrug 1.018.172.696 (2004: 1.012.824.191). Diese Erhöhung resultierte aus der Ausgabe neuer Aktien im Zusammenhang mit der Ausübung von Optionsrechten im Rahmen des Stock-Option-Plans 2000 (Tranche 2003). Jede Aktie repräsentiert einen Anteil am gezeichneten Kapital in Höhe von 2,60 €.

Im Jahr 2005 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,7 (2004: 0,8; 2003: 1,3) Mio. DaimlerChrysler-Aktien erworben, von denen 0,7 (2004: 0,8; 2003: 1,3) Mio. an Mitarbeiter ausgegeben wurden.

**Genehmigtes und bedingtes Kapital.** Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 6. April 2005 wurde DaimlerChrysler ermächtigt, bis zum 6. Oktober 2006 für bestimmte vordefinierte Zwecke eigene Aktien mit einem auf diese Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von höchstens 263 Mio. € – das sind knapp 10% des derzeitigen Grundkapitals – zu erwerben.

Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 9. April 2003 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 8. April 2008 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 ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital um bis zu 26 Mio. € zum Zweck der Ausgabe von Belegschaftsaktien zu erhöhen.

Darüber hinaus wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 5. April 2010 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 von DaimlerChrysler mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 300 Mio. €, nach Maßgabe der festgelegten Bedingungen, zu gewähren.

Aus dem Stock-Option-Plan 1996 waren zum 31. Dezember 2005 Wandelschuldverschreibungen im Nennwert von 0,1 Mio. € noch nicht gewandelt, woraus 22.110 neue DaimlerChrysler-Aktien entstehen können. In den Geschäftsjahren 2005, 2004 und 2003 wurden keine entsprechenden Optionsrechte ausgeübt.

**Comprehensive Income/(Loss).** Die Bestandteile des übrigen Comprehensive Loss entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Millionen €	vor Steuern	Steuer- effekt	2005 Netto	vor Steuern	Steuer- effekt	2004 Netto	vor Steuern	Steuer- effekt	2003 Netto
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus der Marktbewertung von Wertpapieren (einschl. zurückbehaltenen Anteilsrechten an verkauften Forderungen):									
Veränderung der unrealisierten Gewinne (Verluste)	511	(136)	375	277	(10)	267	731	(146)	585
Realisierte (Gewinne) Verluste	(512)	119	(393)	(592)	119	(473)	(255)	77	(178)
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Wertpapieren, gesamt	(1)	(17)	(18)	(315)	109	(206)	476	(69)	407
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Derivaten zur Absicherung von Zahlungsströmen:									
Veränderung der unrealisierten Gewinne (Verluste)	(3.552)	1.270	(2.282)	2.339	(900)	1.439	4.406	(1.682)	2.724
Realisierte (Gewinne) Verluste	1.517	(458)	1.059	(2.957)	1.149	(1.808)	(2.506)	944	(1.562)
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Derivaten, gesamt	(2.035)	812	(1.223)	(618)	249	(369)	1.900	(738)	1.162
Anpassung der Pensionsverpflichtungen	(170)	91	(79)	(1.224)	476	(748)	662	(218)	444
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung	2.548	179	2.727	(635)	(80)	(715)	(1.598)	(30)	(1.628)
<b>Veränderung des übrigen Comprehensive Income/(Loss)</b>	<b>342</b>	<b>1.065</b>	<b>1.407</b>	<b>(2.792)</b>	<b>754</b>	<b>(2.038)</b>	<b>1.440</b>	<b>(1.055)</b>	<b>385</b>

Wechselkurseffekte auf die Bestandteile des Other Comprehensive Loss werden grundsätzlich als Veränderung der Währungsrücklage ausgewiesen.

Beginnend mit dem 1. Oktober 2004 hat die Chrysler Group prospektiv die funktionale Währung von DaimlerChrysler Canada Inc. (»DCCI«), ihrer kanadischen Tochtergesellschaft, von USD auf kanadische Dollar umgestellt. Ursächlich hierfür waren eine Reihe wesentlicher wirtschaftlicher und operativer Veränderungen bei DCCI, zu denen unter anderem eine Verringerung der aus den USA bezogenen Komponenten gehört. Die erstmalige Anwendung der neuen funktionalen Währung hatte im Jahr 2004 eine Erhöhung des Nettovermögens und des kumulierten übrigen Comprehensive Loss des Konzerns von 179 Mio. € zur Folge.

**Sonstiges.** Nach dem Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden nach dem im Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG ausgewiesenen Bilanzgewinn gemäß HGB. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2005 der DaimlerChrysler AG eine Dividende von 1.527 Mio. € (1,50 € je Aktie) an die Aktionäre auszuschütten.

## 24. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2005 über (1) den Performance Phantom Share Plan 2005, (2) die Stock-Option-Pläne 1996 und 2000, (3) verschiedene sog. Stock Appreciation Rights (»SAR«)-Pläne sowie (4) die Medium Term Incentive Awards-Pläne.

Wie in Anmerkung 1 erläutert, wendet DaimlerChrysler die Vorschriften von SFAS 123 prospektiv auf alle aktienorientierten Vergütungsformen an, die nach dem 31. Dezember 2002 gewährt wurden. Aktienorientierte Vergütungsformen, die vor diesem Stichtag gewährt wurden, werden weiterhin gemäß APB 25 sowie zugehöriger Interpretationen bilanziert.

**Performance Phantom Share Plan.** Im Berichtsjahr hat der Konzern den »Performance Phantom Share Plan« ausgegeben. Im Rahmen des Performance Phantom Share Plans gewährt DaimlerChrysler 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) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach 3 Jahren in Abhängigkeit von dem Grad der Erreichung bestimmter Konzernkennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der DaimlerChrysler-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. Im Zusammenhang mit dem Performance Phantom Share Plan gibt der Konzern keine neuen DaimlerChrysler-Aktien aus.

Entwicklung der ausgegebenen Phantom Shares:

	Anzahl der Phantom Shares Mio. Stück
Bestand am Jahresanfang	-
Gewährte Phantom Shares	3,6
Verfallen/Abgänge	-
Noch bestehend am Jahresende	3,6

Im Jahr 2005 hat der Konzern Aufwendungen in Höhe von 30 Mio. € im Zusammenhang mit dem Performance Phantom Share Plan berücksichtigt. Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus dem Performance Phantom Share Plan in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro erdientem Phantom Share vom Kurs der DaimlerChrysler-Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der DaimlerChrysler-Aktie den Zeitwert pro Phantom Share zum Bilanzstichtag dar. Der im Jahr 2005 anteilig berücksichtigte Aufwand aus dem Performance Phantom Share Plan richtet sich nach dem Kurs der DaimlerChrysler-Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades zum Bilanzstichtag.

**Stock-Option-Pläne.** Im April 2000 hatte die Hauptversammlung dem DaimlerChrysler Stock-Option-Plan 2000 zugestimmt. Dieser Plan sah vor, bezugsberechtigten Mitarbeitern Stock-Options zum Bezug von DaimlerChrysler-Aktien zu gewähren. Die im Rahmen dieses Plans gewährten Optionen können zu einem vorher festgelegten Referenzpreis je DaimlerChrysler-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 DaimlerChrysler-Aktie bei Ausübung mindestens 20% über dem Referenzpreis, erhält der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20%igen Aufschlags.

Die Basisdaten der seit der Verabschiedung gewährten Optionen (in Mio. Stück) stellen sich wie folgt dar:

Option gewährt im Jahr	Referenzpreis	Ausübungspreis	Gewährte Optionen	Bestehende Optionen 31. Dezember 2005	Ausübbar
2000	62,30 €	74,76 €	15,2	13,3	13,3
2001	55,80 €	66,96 €	18,7	16,7	16,7
2002	42,93 €	51,52 €	20,0	18,5	18,5
2003	28,67 €	34,40 €	20,5	13,8	4,3
2004	36,31 €	43,57 €	18,0	17,3	-

Im Jahr 2005 wurden keine neuen Optionen ausgegeben.

Mit Zustimmung der Hauptversammlung hatte DaimlerChrysler die Stock-Option-Pläne 1998, 1997 und 1996 eingeführt (frühere Daimler-Benz-Pläne). Die Pläne 1997 und 1998 räumten bestimmten Mitgliedern des oberen Managements das Recht ein, im Zusammenhang mit der Zeichnung einer Wandelschuldverschreibung Optionen auf Aktien der DaimlerChrysler AG zu erwerben. Den nach diesen Plänen gewährten Wandlungsrechten lagen nicht übertragbare Wandelschuldverschreibungen von nominal je 511 € mit einer Laufzeit von zehn Jahren zugrunde. Jede Wandelschuldverschreibung berechnete den Inhaber nach einer Wartezeit von 24 Monaten jedes Jahr innerhalb bestimmter Zeiträume zum Umtausch in 201 Aktien. Voraussetzung war, dass der Kurs der Aktie bei Wandlung mindestens um 15% über dem festgelegten Wandlungspreis liegt.

Im zweiten Quartal 1999 hat DaimlerChrysler alle unter den Stock-Option-Plänen 1997 und 1998 gewährten Optionen in SARs umgewandelt. Alle Konditionen und Bedingungen der neuen SARs entsprechen denen der umgewandelten Optionen mit der Ausnahme, dass der Inhaber eines SARs bei Ausübung statt Aktien eine Barzahlung in Höhe des Unterschiedsbetrags zwischen Börsenkurs und Ausübungspreis erhält.

Der Stock-Option-Plan 1996 entspricht in allen wesentlichen Konditionen und Bedingungen den Stock-Option-Plänen 1997 und 1998, mit der Ausnahme dass bei dem Stock-Option-Plan 1996 keine Wartezeit vorgesehen war. Die unter dem Stock-Option-Plan 1996 gewährten Optionen wurden nicht in SARs umgewandelt.

Die Eckdaten dieser Wandelschuldverschreibungen sowie der zugehörigen Optionsrechte/SARs (in Mio. Stück) stellen sich wie folgt dar:

Wandelschuldverschreibung gewährt in	Nominalverzinsung	Wandlungspreis	Zugehörige Optionsrechte bei Gewährung	Optionsrechte/SARs bestehend 31. Dezember 2005	ausübbar
1996	5,9%	42,62 €	0,9	-	-
1997	5,3%	65,90 €	7,4	4,6	4,6
1998	4,4%	92,30 €	8,2	5,3	5,3

Im Zusammenhang mit den Plänen 1997 und 1998 gibt der Konzern keine neuen DaimlerChrysler-Aktien aus.

## Entwicklung der ausgegebenen Stock-Options:

	2005		2004		2003	
	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	86,5	52,78	71,6	55,18	53,1	63,40
Gewährte Optionen	-	-	18,0	43,57	20,5	34,40
Ausgeübt	(5,3)	34,40	-	-	-	-
Verfallen	(0,3)	41,42	(1,4)	40,79	(1,2)	51,83
Abgänge	(1,3)	60,13	(1,7)	65,92	(0,8)	74,76
Noch bestehend am Jahresende	79,6	53,92	86,5	52,78	71,6	55,18
Ausübbar am Jahresende	52,8	60,82	40,2	65,92	23,1	71,71

Im Jahr 2005 ist im Zusammenhang mit Stock-Option-Plänen ein Aufwand (vor Steuern) in Höhe von 87 (2004: 119; 2003: 95) Mio. € berücksichtigt worden.

Der Zeitwert der von DaimlerChrysler in den Jahren 2004 und 2003 ausgegebenen Stock-Options wurde zum Gewährungszeitpunkt (Anfang April) auf Basis eines die spezifischen Ausgabekonditionen berücksichtigenden modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells festgelegt. 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. Die bei der Ermittlung des Zeitwerts eingeflossenen Prämissen sowie der darauf basierende Gesamtwert (in Mio. €) waren wie folgt:

	2004	2003
Durchschnittlich erwartete Dividendenrendite	4,4%	5,6%
Erwartete Volatilität	33%	35%
Risikofreier Anlagezinssatz	2,6%	2,9%
Erwartete Dauer bis zur Ausübung (in Jahren)	3	3
Zeitwert je Optionsrecht	7,85€	6,00€
Gesamtwert je Programm	131,9	123,0

Für alle zum 31. Dezember 2005 ausstehenden und noch nicht ausübaren Aktienoptionen, die nicht einer Begrenzungsmöglichkeit entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex unterliegen, wird zukünftig ein Aufwand (vor Steuern) von insgesamt 35 (2004: 125; 2003: 122) Mio. € entstehen.

**Stock Appreciation Rights-Pläne.** Im Jahr 1999 hat DaimlerChrysler 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 DaimlerChrysler-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 DaimlerChrysler-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 \$ für Chrysler Mitarbeiter, von denen 8,2 Mio. SARs zum 31. Dezember 2005 noch bestehen und ausübbar sind.

Im zweiten Quartal 1999 hat DaimlerChrysler – wie oben beschrieben – alle unter den Stock-Option-Plänen 1997 und 1998 gewährten Optionen in SARs umgewandelt.

Im Rahmen des Vollzugs des Unternehmenszusammenschlusses von Daimler-Benz und Chrysler hat der Konzern im Jahr 1998 einen Stock Appreciation Rights-Plan eingeführt, auf dessen Basis 22,3 Mio. SARs mit einem Ausübungspreis von 75,56 \$ je Stück ausgegeben wurden, von denen zum 31. Dezember 2005 10,0 Mio. SARs noch bestehen und ausübbar sind. Die erstmalige Gewährung der SARs ersetzte die fixen Stock-Option-Pläne von Chrysler, da diese bei Vollendung des Unternehmenszusammenschlusses in DaimlerChrysler-Aktien umgewandelt wurden. SARs, die als Ersatz für zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses ausübare Aktienoptionen gewährt wurden, waren sofort einlösbar. Auf zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses noch nicht ausübaren Aktienoptionen beruhende SARs wurden in zwei Teilbeträgen einlösbar: 50% nach einem halben Jahr und 50% nach einem Jahr nach Unternehmenszusammenschluss.

Die SAR-Pläne des Konzerns haben sich in den Jahren 2005, 2004 und 2003 wie folgt entwickelt:

	2005		2004		2003	
	Anzahl der SARs	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Anzahl der SARs	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Anzahl der SARs	Durchschnittlicher Ausübungspreis
	Mio. Stück	€ je Stück	Mio. Stück	€ je Stück	Mio. Stück	€ je Stück
Bestand am Jahresanfang	32,5	71,37	36,3	74,24	40,3	79,13
Gewährt	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Verfallen	(4,5)	67,16	(3,8)	72,54	(4,0)	75,00
Noch bestehend am Jahresende	28,0	76,65	32,5	71,37	36,3	74,24
Ausübbar am Jahresende	28,0	76,65	32,5	71,37	36,3	74,24

Der aus den SARs resultierende Aufwand bzw. Ertrag (Stornierung von Aufwendungen aus Vorperioden) wird auf Grundlage der Kursveränderungen der DaimlerChrysler-Aktie bestimmt. In den Jahren 2005, 2004 und 2003 ist kein Aufwand aus SARs in der Gewinn- und Verlustrechnung entstanden, da der Aktienkurs zum Bilanzstichtag unter den jeweiligen Ausübungspreisen dieser Pläne lag.

**Medium Term Incentive Awards.** DaimlerChrysler gewährte bis 2004 bezugsberechtigten Mitarbeitern Medium Term Incentives mit einem Zielerreichungszeitraum von drei Jahren. Am Ende des Zielerreichungszeitraums ist die in Geld auszu-bezahlende Vergütung insbesondere vom Grad der Zielerreichung sowie dem Kurs der DaimlerChrysler-Aktie abhängig. 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. Im Jahr 2005 hat der Konzern keine Medium Term Incentives gewährt (2004: 0,7 Mio. Stück; 2003: 1,3 Mio. Stück).

Der Konzern berücksichtigt die Verpflichtung aus den Medium Term Incentive Awards in den Rückstellungen für sonstige Risiken mit dem Zeitwert. Im Jahr 2005 ist aus der Bewertung der Rückstellung ein Ertrag (vor Steuern) in Höhe von 25 Mio. € in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt worden (2004: 12 Mio. € Aufwand; 2003: 35 Mio. € Aufwand).

## 25. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2005		31. Dezember 2004	
	Gesamt	davon > 1 Jahr	Gesamt	davon > 1 Jahr
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 25a)	15.482	12.845	13.923	12.634
Steuern	3.396	1.166	3.344	1.884
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 25b)	27.804	11.839	24.671	8.771
	46.682	25.850	41.938	23.289

### a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Pensionsverpflichtungen (Pensionspläne)	5.275	5.606
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	9.825	8.021
Übrige Pensionsverpflichtungen	382	296
	15.482	13.923

Der Rückgang der Rückstellungen für die Pensionsverpflichtungen um 0,3 Mrd. € resultierte hauptsächlich aus der Umgliederung der Pensionsverpflichtungen des Geschäftsbereichs Off-Highway in die Position »Zur Veräußerung bestimmte Schulden des Geschäftsbereichs Off-Highway« (siehe Anmerkung 10).

Der Anstieg der Rückstellungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen um 1,8 Mrd. € basierte im Wesentlichen auf Wechselkursänderungen sowie auf den jährlichen Rückstellungszuführungen abzüglich Zahlungen an die Berechtigten.

### Pensionspläne

Bei DaimlerChrysler haben fast alle Arbeiter und Angestellte Pensionszusagen. Für die Pensionspläne bilden die geleisteten Dienstjahre die Grundlage. Die nach den Pensionsplänen vorgesehenen Zahlungen können sowohl auf dem im letzten Beschäftigungsjahr oder auf dem im Durchschnitt der letzten fünf Jahre bezogenen Gehalt als auch auf fixen Beträgen beruhen, die wiederum vom erreichten Gehaltsniveau und der eingenommenen Position im Unternehmen abhängen.

**Finanzierungsstatus.** Die folgenden Informationen über die Pensionspläne von DaimlerChrysler sind unterteilt in inländische Pensionspläne sowie in ausländische Pensionspläne, die hauptsächlich Pensionspläne in den USA betreffen. Der Finanzierungsstatus des Anwartschaftsbarwerts ermittelt sich wie folgt:

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2005			31. Dezember 2004		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Anwartschaftsbarwert	41.514	15.163	26.351	34.448	12.628	21.820
Abzüglich Marktwert des Fondsvermögens	(34.348)	(10.590)	(23.758)	(27.804)	(9.019)	(18.785)
Finanzierungsstatus	7.166	4.573	2.593	6.644	3.609	3.035

In der folgenden Tabelle wird der Finanzierungsstatus zu den in der Bilanz enthaltenen Beträgen übergeleitet:

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2005			31. Dezember 2004		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Finanzierungsstatus	7.166	4.573	2.593	6.644	3.609	3.035
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	(13.270)	(5.299)	(7.971)	(11.356)	(4.166)	(7.190)
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	(2.470)	(2)	(2.468)	(2.143)	(2)	(2.141)
Bilanzbetrag (Saldo)	(8.574)	(728)	(7.846)	(6.855)	(559)	(6.296)
Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:						
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	(595)	-	(595)	(246)	-	(246)
Pensionsrückstellungen	5.275	3.141	2.134	5.606	2.927	2.679
Zur Veräußerung bestimmte Schulden des Geschäftsbereichs Off-Highway	321	321	-	-	-	-
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2.375)	-	(2.375)	(2.074)	-	(2.074)
Übriges Comprehensive Loss	(11.200)	(4.190)	(7.010)	(10.141)	(3.486)	(6.655)
Bilanzbetrag (Saldo)	(8.574)	(728)	(7.846)	(6.855)	(559)	(6.296)



Bei der Bewertung der inländischen Pensionsverpflichtungen im Jahr 2005 sind die neuen Heubeck-Richttafeln 2005 G angewendet worden. Vorher hat DaimlerChrysler die Heubeck-Richttafeln von 1998 angewandt. Die neuen Richttafeln tragen generell der künftigen höheren Lebenserwartung der Mitarbeiter und der geringeren Lebenserwartung der Rentner Rechnung. Dies hat zum 31. Dezember 2005 zu einem geringen Anstieg des Anwartschaftsbarwerts geführt.

Der Anwartschaftsbarwert und die Fondsvermögen haben sich in den Geschäftsjahren 2005 und 2004 wie folgt entwickelt:

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2005			31. Dezember 2004		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Veränderungen des Anwartschaftsbarwerts:						
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	34.448	12.628	21.820	32.132	11.165	20.967
Kursdifferenzen	3.391	-	3.391	(1.351)	-	(1.351)
Dienstzeitaufwendungen:						
Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	739	296	443	681	256	425
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	1.874	588	1.286	1.878	586	1.292
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgungszusagen	233	-	233	67	-	67
Versicherungsmathematische Verluste	2.923	2.163	760	2.146	1.110	1.036
Zugänge zum Konsolidierungskreis und übrige Veränderungen	53	53	-	852	58	794
Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	49	-	49	134	3	131
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	(2.196)	(565)	(1.631)	(2.091)	(550)	(1.541)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	41.514	15.163	26.351	34.448	12.628	21.820
Veränderungen der Fondsvermögen:						
Marktwert der Fondsvermögen zu Beginn des Berichtsjahres	27.804	9.019	18.785	26.328	8.183	18.145
Kursdifferenzen	3.038	-	3.038	(1.252)	-	(1.252)
Tatsächliche Erträge (Verluste) der Fondsvermögen	3.951	1.518	2.433	2.854	664	2.190
Zuwendungen durch die Arbeitgeber	1.661	534	1.127	1.649	638	1.011
Geleistete Beiträge durch die Arbeitnehmer	18	-	18	19	-	19
Zugänge zum Konsolidierungskreis und übrige Veränderungen	-	-	-	188	-	188
Pensionszahlungen der Fonds	(2.124)	(481)	(1.643)	(1.982)	(466)	(1.516)
Marktwert der Fondsvermögen am Ende des Berichtsjahres	34.348	10.590	23.758	27.804	9.019	18.785

**Fondsvermögen.** Zum 31. Dezember 2005 waren die Fondsvermögen in verschiedenartigen Portefeuilles angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Das Vermögen und die Erträge der Pensionsfonds und der Unterstützungskassen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen und für die Aufwendungen der Ver-

waltung der Pensionspläne vorgesehen. Die Zusammensetzung der Fondsvermögen des Konzerns in % zum 31. Dezember 2005 und 2004 sowie die geplante Zusammensetzung der Fondsvermögen in % für das Geschäftsjahr 2006 sind aus der folgenden Übersicht zu ersehen:

Angaben in % der Fondsvermögen	2006 geplant	Inländische Fondsvermögen		2006 geplant	Ausländische Fondsvermögen	
		2005	2004		2005	2004
Aktien	56	56	56	61	61	61
Festverzinsliche Wertpapiere	35	36	36	24	25	28
Alternative Investments	4	2	1	9	7	5
Immobilien	3	2	2	5	5	4
Sonstiges	2	4	5	1	2	2

Alternative Investments spiegeln einen steigenden Anteil an Private Equity & Debt sowie, beginnend ab 2005, neue Investments in Commodities und Hedgefonds wieder.

Alle 3–5 Jahre, gegebenenfalls auch häufiger, führt DaimlerChrysler Asset-Liability-Analysen für die großen Pensionsfonds durch. DaimlerChrysler zieht hierzu die Expertise von externen Beratern aus den Bereichen Kapitalanlage und Versicherungsmathematik heran. Diese Analysen dienen dazu, die optimale langfristige Asset Allokation passend zur Struktur der Pensionsverpflichtungen zu bestimmen. Die daraus resultierende Modell-Portfolio-Allokation zielt auf eine Minimierung der ökonomischen Kosten für die Pensionspläne mit festen Leistungszusagen ab. Gleichzeitig werden die Risiken auf ein angemessenes Niveau begrenzt.

Das Modell-Portfolio wird dann in Form eines Benchmark-Portfolios weiter detailliert. Das Benchmark-Portfolio bildet die Gewichte der Asset-Klassen aus dem Modell-Portfolio ab, erweitert die Klassen jedoch durch Hinzufügen von Sub-Asset-Klassen mit entsprechenden Gewichtungen. Zudem wird jeder Sub-Asset-Klasse ein Kapitalmarktindex zugeordnet.

Unter Anwendung der »Modernen Portfolio-Theorie« wird eine optimale Zielallokation für einen einjährigen Zeitraum bestimmt, deren Rendite im laufenden Jahr relativ zum Benchmark-Portfolio gemessen wird.

Der gesamte Prozess wird durch Anlageausschüsse, die sich aus leitenden Mitarbeitern der Treasury, und anderen qualifizierten Führungskräften zusammensetzen, überwacht. Die An-

lageausschüsse kommen regelmäßig zusammen, um die Asset Allokation zu bewilligen, die Risiken und Performance der großen Pensionsfonds zu besprechen und die Auswahl bzw. Vertragsverlängerung von externen Managern für die jeweiligen Portfolios zu genehmigen.

Die Kapitalanlage erfolgt hauptsächlich in internationalen Blue Chip-Aktien sowie in Staats- und Unternehmensanleihen hoher Bonität. Um eine breite Diversifizierung zu gewährleisten und zur Verbesserung der Ertragschancen werden bis zu ca. 20% der Assets in Märkten wie Private Equity, High Yield Debt, Convertibles, Emerging Markets, Commodities und Hedgefonds angelegt. Die Kapitalanlagen unterliegen einer regelmäßigen Überwachung durch interne Controlling-Bereiche. Ferner sind externe Depotbanken sowohl für die Verwahrung der Wertpapiere als auch für das Berichtswesen über Bestände und Transaktionen verantwortlich.

**Bewertungsprämissen.** Der Stichtag für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und der Fondsvermögen von DaimlerChrysler ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Netto-Pensionsaufwendungen von DaimlerChrysler ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen für die Abzinsung, Gehaltssteigerungen sowie langfristige Verzinsung der Fondsvermögen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren verwendet:

Angaben in %	2005	Inländische Pensionspläne		2005	Ausländische Pensionspläne	
		2004	2003		2004	2003
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren						
Abzinsungsfaktor	4,0	4,8	5,3	5,4	5,8	6,2
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	3,0	3,0	3,0	4,4	4,5	4,5

Zur Berechnung der Pensionsaufwendungen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

Angaben in %	2005	Inländische Pensionspläne		2005	Ausländische Pensionspläne	
		2004	2003		2004	2003
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren						
Abzinsungsfaktor	4,8	5,3	5,8	5,8	6,2	6,7
Erwartete langfristige Verzinsung der Fondsvermögen (zu Jahresbeginn)	7,5	7,5	7,5	8,5	8,5	8,5
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	3,0	3,0	3,0	4,5	4,5	5,4

**Erwartete Erträge der Fondsvermögen.** Die Rate für die langfristig erwartete Verzinsung der deutschen und der ausländischen Fondsvermögen wird aus der Asset Allokation der Fondsvermögen und den erwarteten Renditen der in den Portfolios enthaltenen Asset-Klassen abgeleitet. Hierzu holen die Anlageausschüsse Renditeprognosen für die relevanten Kapitalmarkt-Indizes von Banken und Vermögensverwaltern ein. Der allokatungsgewichtete Durchschnitt der Renditeprognosen dient als Ausgangspunkt für die Festlegung der erwarteten Verzinsung des Vermögens der einzelnen Pensionsfonds. Daneben betrachten wir die langfristigen, tatsächlichen Erträge der Pensionsfonds und historische Gesamtmarktrenditen in der Ermittlung der erwarteten Verzinsung, um auch ihren langfristigen Charakter angemessen zu berücksichtigen.

Ab dem 1. Januar 2003 bis zum 31. Dezember 2005 betragen die Raten für die langfristige Verzinsung der Fondsvermögen für die deutschen Pensionspläne 7,5% und für die ausländischen Pensionspläne 8,5%. Die erwartete Rendite aus den Fondsvermögen im Jahr 2006 entspricht der für das Jahr 2005.

**Netto-Pensionsaufwendungen.** Die Netto-Pensionsaufwendungen für die Jahre 2005, 2004 und 2003 setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	2005			2004			2003		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	739	296	443	681	256	425	600	256	344
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	1.874	588	1.286	1.878	586	1.292	2.029	632	1.397
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(2.377)	(673)	(1.704)	(2.339)	(614)	(1.725)	(2.379)	(509)	(1.870)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten (Gewinnen)	600	183	417	372	141	231	226	173	53
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	279	-	279	292	-	292	287	-	287
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	1.115	394	721	884	369	515	763	552	211
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	16	-	16	64	-	64	74	50	24
Netto-Pensionsaufwendungen	1.131	394	737	948	369	579	837	602	235

**Zuwendungen an die Fondsvermögen.** Die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Pensionspläne betragen in den Jahren 2005 bzw. 2004 1.661 Mio. € bzw. 1.649 Mio. €. Die geplanten Zuwendungen an die Fondsvermögen im Jahr 2006 werden schätzungsweise 1,9 Mrd. € in bar betragen. Davon entfallen 0,5 Mrd. € auf gesetzliche und vertragliche Mindestanforderungen und 1,4 Mrd. € auf Ermessensentscheidungen von DaimlerChrysler.

**Pensionszahlungen.** Im Geschäftsjahr 2005 leistete DaimlerChrysler Pensionszahlungen aufgrund von inländischen und ausländischen Pensionsplänen in Höhe von 565 Mio. € und 1.631 Mio. €. Im Jahr 2004 beliefen sich diese Zahlungen auf 550 Mio. € und 1.541 Mio. €. Die geschätzten Zahlungen der folgenden 10 Jahre betragen insgesamt 25,4 Mrd. € und verteilen sich wie folgt:

Angaben in Milliarden €	2006	2007	2008	2009	2010	2011-2015
Inländische Pensionspläne	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	3,9
Ausländische Pensionspläne	1,7	1,8	1,8	1,8	1,9	9,3
Gesamt	2,3	2,4	2,4	2,5	2,6	13,2

**Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen.** Für die Pensionspläne, bei denen der Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen das zu Zeitwerten bewertete Fondsvermögen übersteigt, ergeben sich für den Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen und die Fondsvermögen insgesamt folgende Werte:

Angaben in Millionen €	31. Dez. 2005	31. Dez. 2004	31. Dez. 2003
Anwartschaftsbarwert mit Gehaltssteigerungen	41.099	33.749	31.487
Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen	39.379	32.627	30.547
Fondsvermögen	33.953	27.141	25.660

Der Anstieg der Anpassung der Pensionsverpflichtungen wirkt eigenkapitalmindernd und ist im übrigen Comprehensive Loss vor Steuern berücksichtigt. Die Anpassung betrug zum 31. Dezember 2005 170 (2004: 1.224) Mio. €.

### Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen

Einige Tochtergesellschaften in den USA und Kanada gewähren ihren Mitarbeitern Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen. Die Mitarbeiter können nach ihrem Ausscheiden bei DaimlerChrysler auf Dauer diese Leistungen erhalten. Die Leistungen und die Ansprüche darauf können modifiziert werden.

**Finanzierungsstatus.** Der Finanzierungsstatus des Anwartschaftsbarwerts ermittelt sich wie folgt:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Anwartschaftsbarwert	17.711	14.355
Abzüglich Marktwert des Fondsvermögens	(1.912)	(1.547)
Finanzierungsstatus	15.799	12.808

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus bis zu dem in den Pensionsrückstellungen enthaltenen Betrag für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen dargestellt:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Finanzierungsstatus	15.799	12.808
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	(6.189)	(4.721)
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	215	(66)
Bilanzbetrag	9.825	8.021

Der Anwartschaftsbarwert und das Fondsvermögen haben sich in den Geschäftsjahren 2005 und 2004 wie folgt entwickelt:

Angaben in Millionen €	2005	2004
Veränderung des Anwartschaftsbarwertes:		
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	14.355	14.910
Kursdifferenzen	2.280	(1.053)
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	273	255
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	917	863
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgung	(289)	4
Versicherungsmathematische Verluste	1.004	127
Auswirkungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	15	46
Zahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	(844)	(797)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	17.711	14.355
Veränderung der Fondsvermögen:		
Marktwert der Fondsvermögen zu Beginn des Berichtsjahres	1.547	1.531
Kursdifferenzen	241	(132)
Tatsächliche Erträge (Verluste) der Fondsvermögen	134	160
Geleistete Beiträge durch die Arbeitnehmer	1	-
Zahlungen der Fonds	(11)	(12)
Marktwert der Fondsvermögen am Ende des Berichtsjahres	1.912	1.547

**Fondsvermögen.** Zum 31. Dezember 2005 waren die Fondsvermögen in verschiedenartigen Portefeuilles angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Das Vermögen und die Erträge der Fondsvermögen sind ausschließlich für die Zahlungen und für die Aufwendungen der Verwaltung der Pläne vorgesehen. Die Zusammensetzung der Fondsvermögen des Konzerns zum 31. Dezember 2005 und 2004 und die geplante Zusammensetzung für das Jahr 2006 stellt sich wie folgt dar:

Angaben in % der Fondsvermögen	2006 geplant	2005	2004
Aktien	65	67	68
Festverzinsliche Wertpapiere	35	33	32
Immobilien	-	-	-

Die Asset Allokation erfolgt auf der Grundlage eines Benchmark Portfolios, das auf eine breite Streuung der Kapitalanlagen hauptsächlich in den folgenden wesentlichen Asset-Klassen ausgerichtet ist: U.S. Equity, International Equity und U.S. Fixed Income. Das Hauptziel des Benchmark Portfolios ist, eine angemessene Ausgewogenheit von Risiken und Rendite zu erreichen.

Der Prozess der Kapitalanlage wird durch Anlageausschüsse, die sich aus leitenden Mitarbeitern des Finanzbereiches, insbesondere der Treasury, und anderen qualifizierten Führungskräften zusammensetzen, überwacht. Die Anlageausschüsse kommen regelmäßig zusammen, um die Asset Allokation zu bewilligen, die Risiken und Performance der Fonds zu besprechen und die Auswahl bzw. Vertragsverlängerung von externen Managern für die jeweiligen Portfolios zu genehmigen.

Die Kapitalanlage erfolgt hauptsächlich in den vorgegebenen Asset-Klassen des Benchmark-Portfolios. Um eine breite Diversifizierung zu gewährleisten und zur Verbesserung der Ertragschancen, wird in geringem Maße (ca. 5%) in Märkten, wie z. B. High Yield Debt und Emerging Markets investiert. Die Kapitalanlagen unterliegen einer regelmäßigen Überwachung durch interne Controlling-Bereiche. Ferner sind externe Depotbanken sowohl für die Verwahrung der Wertpapiere als auch für das Berichtswesen über Bestände und Transaktionen verantwortlich.

**Erwartete Zuschüsse aufgrund des Medicare Act.** Die geschätzten erwarteten Zahlungen aufgrund des Medicare Act in den USA für die nächsten 10 Jahre betragen insgesamt 717 Mio. € und verteilen sich wie folgt:

Angaben in Millionen €	2006	2007	2008	2009	2010	2011-2015
Medicare Act	53	57	61	65	69	412

**Zuwendungen an die Fondsvermögen.** In den Jahren 2005 und 2004 hat DaimlerChrysler keine Zuwendungen an die Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen vorgenommen. Für das Jahr 2006 sind zunächst keine Zuwendungen vorgesehen.

**Bewertungsprämissen.** Der Stichtag für die Bewertung der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen sowie der Fondsvermögen von DaimlerChrysler ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Netto-Aufwendungen von DaimlerChrysler ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen gesetzten Prämissen für die Abzinsung und Steigerungsraten der Leistungen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Plan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren verwendet:

Angaben in %	2005	2004	2003
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren:			
Abzinsungsfaktor	5,7	6,0	6,3
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden (oder Basis-) Jahr	7,4	8,0	8,0
Höchste Steigerungsrate der Gesundheitskosten ab dem Jahr 2011/2011/2008	5,0	5,0	5,0

Zur Berechnung der Aufwendungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

Angaben in %	2005	2004	2003
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren:			
Abzinsungsfaktor	6,0	6,3	6,8
Erwartete langfristige Verzinsung der Fondsvermögen (zu Jahresbeginn)	8,5	8,5	8,5
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden (oder Basis-) Jahr	8,0	8,0	10,0
Höchste Steigerungsrate der Gesundheitskosten ab dem Jahr 2011	5,0	5,0	5,0

Das Portfolio der US-Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen entspricht im Wesentlichen dem Portfolio der Fondsvermögen für die Pensionspläne. Deshalb entsprechen die vorangegangenen Informationen für die Ermittlung der Rate für die erwartete langfristige Verzinsung der Fondsvermögen bei Pensionsplänen auch denen für die erwartete langfristige Verzinsung der US-Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen. Die erwartete Rendite aus den Fondsvermögen im Jahr 2006 entspricht der für das Jahr 2005.

Die angenommenen Bewertungsfaktoren für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen haben einen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Rückstellung. Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen, wenn sich die angenommene höchste Gesundheitskostensteigerungsrate ab 2011 für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen um 1% erhöht bzw. vermindert:

Angaben in Millionen €	1%-Steigerung	1%-Verminderung
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	191	(129)
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	2.223	(1.805)

**Netto-Aufwendungen.** Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich für die Jahre 2005, 2004 und 2003 wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	273	255	278
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	917	863	983
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(155)	(159)	(217)
Tilgung von versicherungsmathematischen (Gewinnen) Verlusten	301	208	220
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	(8)	3	24
Laufende Netto-Aufwendungen	1.328	1.170	1.288
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	3	3	2
Netto-Aufwendungen	1.331	1.173	1.290

### Erwartete Zahlungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen.

In den Jahren 2005 und 2004 leistete DaimlerChrysler Zahlungen in Höhe von 844 Mio. € und 797 Mio. €. Die geschätzten zukünftigen Zahlungen für die folgenden 10 Jahre betragen insgesamt 11,6 Mrd. € und verteilen sich wie folgt:

Angaben in Mrd. €	2006	2007	2008	2009	2010	2011-2015
Erwartete Zahlungen	1,0	1,0	1,1	1,1	1,2	6,2

**Vorausbezahlte Versorgungsleistungen.** Im Jahr 1996 hat DaimlerChrysler den Voluntary Employees' Beneficiary Association (»VEBA«)-Trust gegründet, der Vorsorgeleistungen erfüllt, die nicht die betriebliche Altersversorgung betreffen. Der VEBA-Trust hatte per 31. Dezember 2005 ein Vermögen von 2.392 (2004: 2.023) Mio. €, davon ist der langfristige Anteil in Höhe von 1.835 (2004: 1.474) Mio. € im ausgelagerten Fondsvermögen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen enthalten und damit nicht in der Bilanz ausgewiesen. Der kurzfristige Anteil am VEBA-Trust ist in den Bilanzpositionen Zahlungsmitteln und Wertpapieren enthalten. In den Jahren 2005, 2004 und 2003 sind keine Zuwendungen an den VEBA-Trust geleistet worden. Für 2006 sind zunächst keine Zuwendungen an den VEBA-Trust vorgesehen.

### b) Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellungen für sonstige Risiken entfallen auf:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Produktgarantien	11.632	10.877
Verkaufsaufwendungen	5.381	4.680
Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich	3.219	2.938
Derivative Finanzgeschäfte	1.706	326
Andere	5.866	5.850
	27.804	24.671

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren (vgl. Anmerkung 32). 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. Die Veränderung der Rückstellung für diese Produktgarantien setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	2005	2004
Stand zum 1. Januar	10.877	9.230
Wechselkursveränderungen und Änderungen des Konsolidierungskreises	767	334
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(5.587)	(4.712)
Produktgarantien, die im jeweiligen Jahr gewährt wurden	5.012	4.807
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	563	1.218
Stand zum 31. Dezember	11.632	10.877

Die Position »Produktgarantien, die im jeweiligen Jahr gewährt wurden«, umfasst die Zuführungen zu den Rückstellungen für Produktgarantien der jeweiligen Jahre für die verkauften Fahrzeuge dieser Jahre.

Den Veränderungen von in früheren Jahren gewährten Produktgarantien des Jahres 2005 stehen teilweise Zahlungen von Lieferanten gegenüber, die im Rahmen von Regressansprüchen wegen Rückrufaktionen geleistet wurden.

Darüber hinaus bietet der Konzern seinen Kunden erweiterte Service- und Wartungsverträge an, die separat in Rechnung gestellt werden. Die Umsätze aus diesen Verträgen werden zu Vertragsbeginn abgegrenzt und im Verhältnis der erwarteten Aufwendungen, auf Basis von Erfahrungswerten, über die Vertragslaufzeit vereinnahmt. Diese abgegrenzten Umsätze, die in der Konzernbilanz unter »Passiver Rechnungsabgrenzungsposten« ausgewiesen werden, entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Millionen €	2005	2004
Stand zum 1. Januar	1.115	1.129
Wechselkursveränderungen und Umbuchungen	226	(147)
Umsatzabgrenzung im Berichtszeitraum	694	611
Umsatzrealisierung im Berichtszeitraum	(487)	(478)
Stand zum 31. Dezember	1.548	1.115

Die Rückstellungen für derivative Finanzgeschäfte betreffen überwiegend Fremdwährungsrisiken aus Finanzverbindlichkeiten und zukünftigen Umsatzerlösen. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere auf die geänderte Wechselkursrelation des Euro gegenüber dem US-Dollar zurückzuführen.



## 26. Finanzverbindlichkeiten

Angaben in Millionen €	31. Dezember		
	2005	2004	
<b>Kurzfristig:</b>			
Anleihen	12.530	10.760	
Schuldverschreibungen	9.104	6.824	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.860	10.309	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	417	438	
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	3.045	2.945	
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten	27	608	
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease« und Restwert-Garantien	1.500	1.422	
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (fällig innerhalb eines Jahres)	36.483	33.306	
<b>Langfristig:</b>	<b>Fälligkeiten</b>		
Anleihen davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: 10.939 (2004: 10.492) Mio. €	2007-2097	34.902	33.919
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: 1.469 (2004: 1.265) Mio. €	2007-2019	7.612	7.355
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: - (2004: -) Mio. €		76	-
Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: 9 (2004: 9) Mio. €		160	179
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: - (2004: -) Mio. €		-	69
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease« und Restwert-Garantien davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: 210 (2004: 210) Mio. €		1.699	1.442
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		44.449	42.964
		80.932	76.270

Im Jahr 2005 betragen die gewogenen Durchschnittszinssätze bei Anleihen 5,70%, bei Schuldverschreibungen 4,08%, bei Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten 4,54% und bei Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft 2,24%.

Unter den Schuldverschreibungen werden insbesondere auf € und \$ lautende Commercial Paper ausgewiesen, einschließlich der bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Zinsen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind teilweise durch Sicherungshypothesen, Pfandrechte an Wertpapieren und Forderungsabtretungen in Höhe von 2.219 (2004: 2.232) Mio. € gesichert.

Die Finanzverbindlichkeiten (Nominalbeträge) werden in den nächsten 5 Jahren und danach wie folgt fällig:

Angaben in Millionen €	2006	2007	2008	2009	2010	danach
Finanzverbindlichkeiten	36.601	13.474	11.760	4.169	2.370	12.482

Zum 31. Dezember 2005 waren kurzfristige Kreditfazilitäten in Höhe von 7.099 (2004: 9.278) Mio. € und langfristige Kreditfazilitäten in Höhe von 10.806 (2004: 8.981) Mio. € ungenutzt. Die Kreditfazilitäten beinhalten eine revolvingende Kreditlinie eines Konsortiums internationaler Banken im Umfang von 18 Mrd. \$. Diese Kreditvereinbarung erstreckt sich auf eine revolvingende Kreditfazilität, die es der DaimlerChrysler AG ermöglicht, bis Dezember 2009 bis zu 5 Mrd. \$ bzw. bis Dezember 2010 bis zu 4,8 Mrd. \$ oder den Gegenwert in bestimmten anderen Währungen aufzunehmen. Sie umfasst weiter eine revolvingende Kreditfazilität, die der DaimlerChrysler North America Holding Corporation, einem 100%-Tochterunternehmen, die Aufnahme von bis zu 6 Mrd. \$ bis Mai 2006 erlaubt. Zudem beinhaltet die Kreditvereinbarung eine revolvingende Working Capital-Kreditfazilität, die es der DaimlerChrysler AG und einzelnen Gesellschaften des Konzerns ermöglicht, bis Mai 2008 bis zu 7 Mrd. \$ oder den Gegenwert in bestimmten anderen Währungen aufzunehmen. Ein Teil der 18 Mrd. \$ Fazilität dient als Absicherung für Commercial Paper-Ziehungen.

## 27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2005			31. Dezember 2004		
	Gesamt	davon > 1 und < 5 Jahre	davon > 5 Jahre	Gesamt	davon > 1 und < 5 Jahre	davon > 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.591	1	-	12.920	2	-

## 28. Übrige Verbindlichkeiten

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2005			31. Dezember 2004		
	Gesamt	davon > 1 und < 5 Jahre	davon > 5 Jahre	Gesamt	davon > 1 und < 5 Jahre	davon > 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	334	-	224	354	10	-
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	96	5	-	77	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	8.623	260	139	8.314	542	166
	9.053	265	363	8.745	552	166

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind 1.147 (2004: 803) Mio. € Steuerverbindlichkeiten und 808 (2004: 774) Mio. € Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten.

## 29. Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Von den gesamten passiven Rechnungsabgrenzungsposten weisen 3.105 (2004: 2.088) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

## 30. Konzern-Kapitalflussrechnung

Folgende Zahlungsströme sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten:

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Gezahlte Zinsen	3.652	3.092	3.207
Gezahlte Ertragsteuern	700	1.373	937

Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthielt im Jahr 2005 Mittelabflüsse/(Erlöse) aus der vorzeitigen Beendigung von Währungsderivaten, die Finanzverbindlichkeiten betreffen, in Höhe von 72 (2004: (1.304); 2003: (556)) Mio. €.

## 31. Rechtliche Verfahren

Verschiedene Gerichtsverfahren sind gegen den Konzern anhängig. Bei diesen handelt es sich nach Ansicht von DaimlerChrysler im Wesentlichen um normale, routinemäßige und im Zusammenhang mit dem Geschäft des Konzerns stehende Rechtsstreitigkeiten.

Der Insolvenzverwalter über das Vermögen der Firma Garage Tutrice S.A., Frankreich, eine ehemalige Kundin von DaimlerChrysler France S.A.S., reichte im November 2003 eine Klage gegen DaimlerChrysler France beim Handelsgericht in Versailles ein. Mit der Klage wird Schadenersatz in Höhe von 455 Mio. € geltend gemacht, der aufgrund eines Steuerbetruges durch den ehemaligen Vorsitzenden der Firma Tutrice S.A., der im April 2001 wegen Steuerbetrugs verurteilt worden war, entstanden sein soll. Im Januar 2006 wurde DaimlerChrysler France vom Handelsgericht zu einer Zahlung von Schadenersatz in Höhe von 30 Mio. € verurteilt. Im Übrigen wies das Gericht die Klage ab.

Im Oktober 2005 legte die DaimlerChrysler Australia/Pacific Pty. Ltd. (»DCAuP«) die bereits berichteten Verfahren, die von der National Australia Bank Limited und dem Insolvenzverwalter beim Supreme Court von New South Wales eingeleitet wurden, durch Vergleich bei. Der Vergleich sieht eine Zahlung von DCAuP in Höhe von 55 Mio. AUD und einen Verzicht auf alle weitergehenden Ansprüche vor.

Die DaimlerChrysler AG ist in ihrer Eigenschaft als Rechtsnachfolgerin der Daimler-Benz AG Beteiligte eines Spruchstellenverfahrens im Zusammenhang mit dem Abschluss eines Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages, welcher zwischen der Daimler-Benz AG und der ehemaligen AEG AG (»AEG«) bestand. Die ehemaligen AEG-Aktionäre haben im Jahre 1988 einen Antrag an das Landgericht Frankfurt gestellt und geltend gemacht, die im Unternehmensvertrag festgelegte Abfindung und der Ausgleich seien unangemessen. Ein vom Gericht be-

stellter Sachverständiger ist in seinem 1994 vorgelegten Gutachten zu dem Ergebnis gelangt, dass das seinerzeit vertraglich festgelegte Wertverhältnis angemessen ist. Im Anschluss an eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts in einer anderen Angelegenheit, beauftragte das Landgericht Frankfurt im Jahre 1999 den gerichtlich bestellten Sachverständigen, die Wertermittlung anstelle der bislang verwendeten Ertragswertmethode auf Basis von Börsenwerten vorzunehmen. Der Gutachter wurde im Jahr 2004 auch damit beauftragt, die Erkenntnisse des Bundesgerichtshofs zu beachten, welche die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zur Maßgeblichkeit von Börsenwerten fortentwickelt hat. Im September 2004 legte der Sachverständige das angeforderte Bewertungsgutachten vor. Sofern das Gericht diesem neuen Gutachten folgt, würde sich das Wertverhältnis zugunsten der AEG-Aktionäre wesentlich verbessern. DaimlerChrysler hält die vom Unternehmen angebotene Abfindung und Ausgleichszahlung nach wie vor für angemessen und das zweite Wertgutachten für unzutreffend. DaimlerChrysler beabsichtigt, sich mit Nachdruck gegen die in diesem Verfahren geltend gemachten Ansprüche zur Wehr zu setzen.

Im Jahr 1999 wurde gegen die DaimlerChrysler AG beim Landgericht Stuttgart durch ehemalige Aktionäre der Daimler-Benz AG ein Spruchstellenverfahren eingeleitet. Es betrifft die Verschmelzung der Daimler-Benz AG auf die DaimlerChrysler AG in 1998 in Folge des Zusammenschlusses von Daimler-Benz und der Chrysler Corporation. Es wurden 1,8 % der Daimler-Benz-Aktien im Wege der Verschmelzung zwangsweise in DaimlerChrysler-Aktien getauscht. Einige Aktionäre machen geltend, das Verschmelzungsverhältnis entspreche nicht dem Wert der Daimler-Benz-Aktien. Ein vom Gericht beauftragter Sachverständiger hat im Dezember 2005 sein Gutachten vorgelegt. In seinem Gutachten ermittelt der gerichtlich bestellte Sachverständige mehrere Alternativwerte für die Festsetzung von Zuzahlungen. Die Alternativen reichen von der Bestätigung des angemessenen Umtauschverhältnisses bis zu erheblichen Zuzahlungen zugunsten der ehemaligen Daimler-Benz-Aktionäre, deren Aktien im Wege der Verschmelzung zwangsweise getauscht wurden. DaimlerChrysler hält das vom Unternehmen seinerzeit festgelegte Umtauschverhältnis nach wie vor für angemessen und die vom Gutachter ermittelten abweichenden Alternativwerte für unzutreffend. Wir beabsichtigen, uns auch weiterhin nachdrücklich gegen die geltend gemachten Ansprüche zu verteidigen.

Mehrere Gerichtsverfahren sind gegen die DaimlerChrysler AG oder ihre Tochtergesellschaften anhängig, in denen angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen (u. a. Insassenrückhaltesysteme, Sitze, Bremsanlagen, Reifen, Kugelgelenke, Motoren und Kraftstoffanlagen) mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität (Überschlagneigung), falsche Pedalbedienung (plötzliche Beschleunigung), Bremsen (Vibrations- und Bremsen-Getriebe-Schaltsperr) oder Aufprallsicherheit vorgebracht werden. 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 Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch Verpflichtungen für DaimlerChrysler oder Tochterunternehmen von DaimlerChrysler zu Leistungen von zum Teil erheblichen Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstiger kostenintensiver Maßnahmen ergeben.

Bei verschiedenen US-Gerichten sind sieben Klagen, die als Sammelklagen deklariert wurden, anhängig, in denen eine mangelhafte Bremsmechanik der Vorderachse bei Fahrzeugen der Marke Jeep® Grand Cherokee der Baujahre 1999–2004 und eine unzutreffende Behandlung damit zusammenhängender Gewährleistungsansprüche behauptet wird. Die Kläger fordern Schadenersatz sowie Strafschadenersatz, Erstattung der Reparaturkosten oder Reparatur sowie Erstattung der Rechtsanwaltsgebühren und -auslagen.

Drei Klagen, die als Sammelklagen deklariert wurden, sind bei verschiedenen US-Gerichten anhängig, in denen vorgebracht wird, dass die Lackierung von Fahrzeugen der Marken Chrysler, Plymouth, Jeep® und Dodge der Baujahre 1982–1997 sich aufgrund fehlerhafter Lacke, Grundierungen oder Anwendungsverfahren ablöst, abblättert oder abspringt. Die Kläger fordern Schadenersatz sowie Strafschadenersatz, Erstattung der Reparaturkosten oder Reparatur sowie Erstattung der Rechtsanwaltsgebühren und -auslagen. Sieben andere bereits berichtete Sammelklagen bezüglich Farbablösungen wurden abgewiesen.

Die DaimlerChrysler Corporation wurde in einer beim Davidson County Bezirksgericht in Tennessee eingereichten Klage, in der Sache Flax versus DaimlerChrysler Corporation von einer Jury im November 2004 zu 3,75 Mio. \$ Schadenersatz und 98 Mio. \$ Strafschadenersatz verurteilt. In der Klage wurde behauptet, die Lehne eines im Jahre 1998 hergestellten Dodge Grand Caravan wäre fehlerhaft gewesen und sei gebrochen, als der Caravan von einem anderen Fahrzeug erfasst und dadurch ein Insasse getötet wurde. Infolge der vom Unternehmen gegen das Urteil und die Schadenersatzzuweisungen eingereichten Anträge, hat das Prozessgericht im Juni 2005 den Strafschadenersatz auf 20 Mio. \$ reduziert. Die DaimlerChrysler Corporation geht gegen das Urteil und die Schadenersatzzuweisungen im Wege der Berufung vor.

Im Oktober 2005 hob das Berufungsgericht von Arizona die Verpflichtung Strafschadenersatz von 50 Mio. \$ zu leisten auf und bestätigte den zuerkannten Schadenersatz von 3,75 Mio. \$ in der Sache Douglas versus DaimlerChrysler Corporation, ein Fall der die Stabilität der Lehnen der Vordersitze eines Dodge Ram Club Cab Pickups aus dem Jahr 1996 betrifft. DaimlerChrysler Corporation verteidigt sich in ungefähr 25 anderen Verfahren, in denen es um die Stabilität der Lehnen geht.

Die US-Umweltschutzbehörde reichte im Dezember 2005 eine Beschwerde beim US-Bezirksgericht für den Bezirk Columbia gegen die DaimlerChrysler Corporation ein wegen angeblichen Mängeln an Katalysatoren und an Diagnosesystemen bestimmter Fahrzeuge der Chrysler Group und einem behaupteten Versäumnis, Mängel an solchen Katalysatoren angemessen bekannt zu geben. Das Gericht hat dem Vergleichsvorschlag der Parteien zur Beilegung des Rechtsstreits zugestimmt. Der abgeschlossene Vergleich sieht unter anderem eine Verlängerung der Gewährleistung von Katalysatoren in bestimmten Fahrzeugen der Jahre 1996-2000 sowie die Umprogrammierung bestimmter Powertrain Kontrollmodule der Jahre 1996-1998 mit aktualisierten Diagnosesystemen vor. Die DaimlerChrysler Corporation legte zudem ein damit zusammenhängendes behördliches Parallelverfahren mit einer kalifornischen Umweltbehörde (California Air Resources Board) bei. Die geschätzten Kosten der ergriffenen Maßnahmen und zusammenhängender Vergleichszahlungen betragen ungefähr 95 Mio. \$.

Ebenso wie andere Unternehmen in der Automobilindustrie verzeichnet DaimlerChrysler (hauptsächlich die DaimlerChrysler Corporation) eine wachsende Zahl von Gerichtsverfahren, in denen Schaden- und Strafschadenersatz für Erkrankungen eingeklagt wird, die angeblich direkt oder indirekt auf Belastungen durch bestimmte asbesthaltige Bauteile zurückzuführen sind (vorwiegend Bremsbeläge). In der Regel werden in diesen Gerichtsverfahren zahlreiche weitere Unternehmen als Beklagte aufgeführt, und es können auch Ansprüche wegen Belastungen durch eine Vielzahl von asbesthaltigen Produkten, die nicht aus Fahrzeugen stammen, geltend gemacht werden. In einem einzelnen Gerichtsverfahren können Ansprüche von mehreren Klägern geltend gemacht werden, die Erkrankungen an Asbestose, Mesotheliomen sowie andere Krebs- oder sonstige Erkrankungen behaupten. Die Zahl der Ansprüche in diesen Gerichtsverfahren erhöhte sich von etwa 14.000 zum Jahresende 2001 auf etwa 28.000 bis Ende des Jahres 2005. In der Mehrzahl der Fälle präzisieren die Kläger ihre behaupteten Krankheiten nicht und machen nur wenige Angaben zu dem behaupteten Umgang mit Bauteilen der Fahrzeuge von DaimlerChrysler. Einige Kläger stützen sich dabei nicht auf bestehende Krankheiten, sondern begehren Schadenersatz aufgrund eventueller zukünftiger Krankheiten. DaimlerChrysler ist der Ansicht, dass bei zahlreichen dieser Verfahren nicht näher begründete Erkrankungen oder lediglich dürftige Zusammenhänge mit Bauteilen in Fahrzeugen angeführt werden und dass es zuverlässige wissenschaftliche Nachweise gibt, die eine Abweisung zahlreicher dieser Ansprüche unterstützen. Obgleich die Aufwendungen im Zusammenhang mit derartigen Ansprüchen bis heute keinen wesentlichen Einfluss auf die finanzielle Situation von DaimlerChrysler haben, ist es möglich, dass die Zahl dieser Verfahren, insbesondere im Zusammenhang mit der Geltendmachung lebensbedrohender Krankheiten, weiter steigt und dem Unternehmen zukünftig durch diese Verfahren erhebliche Aufwendungen entstehen könnten.

Im Jahr 2002 wurde gegen Mercedes-Benz USA, LLC (»MBUSA«) und deren hundertprozentige Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Manhattan, Inc. eine Sammelklage eingereicht, die beim US-Bezirksgericht für den Bezirk New Jersey anhängig ist. In der Klage wird geltend gemacht, dass sich diese Unternehmen an einer unzulässigen Preisabsprache zwischen Mercedes-Benz-Händlern beteiligt haben. MBUSA und Mercedes-Benz Manhattan setzen sich diesbezüglich auch weiterhin energisch zur Wehr.

DaimlerChrysler erhielt am 1. April 1999 von der Europäischen Kommission »Beschwerdepunkte«, in denen dem Konzern die Verletzung der EU-Wettbewerbsregeln durch Behinderung des grenzüberschreitenden Absatzes von Mercedes-Benz-Personenkraftwagen an Endverbraucher im Europäischen Wirtschaftsraum vorgeworfen wurde. Im Oktober 2001 stellte die Europäische Kommission die Verletzung von EU-Wettbewerbsregeln fest und erließ gegen DaimlerChrysler eine Entscheidung, mit der eine Geldbuße in Höhe von ca. 72 Mio. € verhängt wurde. Am 15. September 2005 hat das Gericht Erster Instanz des Europäischen Gerichtshofs diese Entscheidung in Teilen aufgehoben und die Geldbuße auf einen Betrag von 9,8 Mio. € reduziert. Keine der Prozessparteien legte Berufung gegen die Entscheidung ein, so dass diese nunmehr rechtskräftig ist.

Über 80 als Sammelklagen deklarierte Klagen sind wegen angeblicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht anhängig gegen DaimlerChrysler und einige US-amerikanische Tochtergesellschaften, sechs weitere Kraftfahrzeughersteller bzw. Tochtergesellschaften dieser Hersteller in den Vereinigten Staaten und Kanada, die National Automobile Dealers Association und gegen die Canadian Automobile Dealers Association. Einige Klagen wurden in verschiedenen Staaten bei Federal Courts (Bundesgerichten) und andere Klagen wurden bei State Courts (einzelstaatlichen Gerichten) eingereicht. Mit den Klagen wird geltend gemacht, dass die Beklagten Absprachen getroffen hätten, wonach US-Verbraucher daran gehindert wurden, Kraftfahrzeuge von Händlern in Kanada zu kaufen, um die Preise von Neuwagen in den USA auf einem künstlich hohen Niveau zu halten. Sie lauten auf Schadenersatz in dreifacher Höhe im Namen aller Personen, die seit dem 1. Januar 2001 ein Neufahrzeug in den Vereinigten Staaten gekauft oder geleast haben. DaimlerChrysler hält diese Klagen für unbegründet und beabsichtigt, sich dagegen mit allen Mitteln zu verteidigen.

DaimlerChrysler Services North America LLC (»DCSNA«) legte die zwei bereits berichteten Sammelklageverfahren, in denen ethnisch diskriminierende Kreditvergabepraktiken behauptet wurden, durch Vergleich bei. Die gerichtlich genehmigten Vergleiche sehen unter anderem Fortbildungsprogramme für Mitarbeiter, Ausbildungsprogramme in Finanzfragen für Kunden und Angebote von Gemeinden für Afro- und Hispano-Amerikaner vor.

Die Bundesrepublik Deutschland hat gegen die DaimlerChrysler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und die Toll Collect GbR ein Schiedsverfahren eingeleitet. Die Schiedsklage der Bundesrepublik Deutschland ist im August 2005 zugegangen. Die Bundesrepublik Deutschland verlangt im Wesentlichen Schadenersatz, Vertragsstrafen sowie die Übertragung von gewerblichen Schutzrechten auf die Toll Collect GmbH. Die Bundesrepublik Deutschland macht insbesondere Ansprüche auf Ersatz von Mautausfallsschäden 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) und Vertragsstrafen nach dem Stand vom 31. Juli 2005 in Höhe von ungefähr 1,65 Mrd. € zuzüglich Zinsen (107 Mio. € bis 31. Juli 2005) geltend. Der Betrag für Vertragsstrafen kann sich erhöhen, da unter anderem zeitabhängige Vertragsstrafen verlangt und weitere vertragsstrafenrelevante Sachverhalte durch die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht werden. DaimlerChrysler hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland für unbegründet und beabsichtigt daher, sich gegen die Ansprüche entschlossen zur Wehr zu setzen.

Im September 2000 erwarb Freightliner LLC die kanadische Gesellschaft Western Star Trucks Holdings Ltd. Vor dem Erwerb durch Freightliner hatte Western Star den Nutzfahrzeughersteller ERF (Holdings) plc an MAN für 195 Mio. CAD verkauft. Im September 2002 hat MAN vor dem Handelsgericht in London Klage gegen Freightliner Ltd. (vormals Western Star) wegen Betrug und Nichteinhaltung von Zusicherungen und Garantien aus dem Unternehmenskaufvertrag durch unrichtige Darstellung der Bilanzen und finanziellen Statusberichte von ERF erhoben. MAN verlangt Schadenersatz in Höhe von mehr als 300 Mio. GBP. Freightliner Ltd. hat im Folgenden vor dem gleichen Gericht Klage auf Rückgriff gegen Ernst & Young, die Wirtschaftsprüfer von ERF und Western Star, eingereicht. Im Oktober 2005 entschied das Gericht, dass Freightliner Ltd. für die betrügerischen Handlungen eines Angestellten von ERF im Zusammenhang mit der Erstellung von Finanzberichten der ERF haftet. Außerdem wurde ein Rückgriff gegen Ernst & Young abgelehnt. Freightliner Ltd. hat gegen beide Entscheidungen zur Haftungsfrage Rechtsmittel eingelegt. Im Dezember 2005 erging zugunsten von MAN ein Zwischenurteil auf Zahlung von 250 Mio. GBP, basierend auf der von den Parteien geschätzten Mindestschadenshöhe. Dieser Betrag übersteigt bei weitem die Netto-Vermögenswerte von Freightliner Ltd. Ein gerichtlicher Termin zur Festlegung der endgültigen Schadenshöhe wird möglicherweise erst nach der Entscheidung über die Rechtsmittel in der Haftungsfrage stattfinden. Im Zusammenhang mit dem obigen Verfahren hat MAN gegen Freightliner LLC im Februar 2005 eine Klage mit der Behauptung erhoben, dass Vermögenswerte unrechtmäßig aus Freightliner Ltd. heraus transferiert worden seien, während das oben angesprochene Verfahren bereits anhängig gewesen sei. MAN verlangt von Freightliner LLC die Bezahlung der Schadenssumme, zu deren Ersatz Freightliner Ltd. verurteilt wurde. Die im Dezember 2005 geänderte Klage von MAN ist im Bezirk Multnomah am Bezirksgericht des Bundesstaats Oregon anhängig. Freightliner LLC beabsichtigt, sich energisch gegen die Klage zur Wehr zu setzen.

Von der Tracinda Corporation wurde gegen die DaimlerChrysler AG und einige Mitglieder ihres Aufsichtsrats und Vorstands im Jahr 2000 eine Klage mit der Behauptung eingereicht, dass die Beklagten bei der Einholung der Zustimmung der Chrysler-Aktionäre zu dem Zusammenschluss der Chrysler Corporation und Daimler-Benz AG im Jahr 1998 gegen das US-Wertpapierrecht verstoßen und Betrug begangen haben. Das US-Bezirksgericht für den Bezirk Delaware erließ am 7. April 2005 in allen Punkten eine Entscheidung zu Gunsten der Beklagten, in der zu Lasten der Tracinda Corporation festgestellt wurde, dass kein Betrug begangen und das US-Wertpapierrecht nicht verletzt wurde. Tracinda geht im Wege der Berufung gegen die Entscheidung vor und hat am 10. Januar 2006 ihren ersten Berufungsschriftsatz beim dritten US-Berufungsgericht eingereicht.

Beim US-Bezirksgericht für den Bezirk Delaware wurde im Jahr 2004 im Namen von gegenwärtigen und ehemaligen Aktionären von DaimlerChrysler, die weder Staatsangehörige der USA noch in den USA ansässig sind und die ihre DaimlerChrysler-Aktien an oder mittels Börsen außerhalb der USA erworben haben, eine als Sammelklage deklarierte Klage gegen die DaimlerChrysler AG und einige Vorstandsmitglieder eingereicht. Am 24. Januar 2006 gab das Gericht dem Antrag von DaimlerChrysler auf Klageabweisung statt, da es die Gerichtsbarkeit für den Fall ablehnte. Die Klage, die bisher noch keinem Vorstandsmitglied der DaimlerChrysler AG zugestellt worden war, enthielt ähnliche Behauptungen wie die Tracinda-Klage und die frühere Sammelklage. Am 17. Februar 2006 haben die Kläger gegen diese Entscheidung beim dritten US-Berufungsgericht Berufung eingelegt.

Im Jahr 2002 wurden mehrere Klagen, darunter mutmaßliche Sammelklagen, gegen zahlreiche Unternehmen aus einer Vielzahl von Industriezweigen und Staaten erhoben. Mit den Klagen wurden Ansprüche wegen Praktiken des Apartheid-Regimes in Südafrika geltend gemacht. Eine der Klagen richtet sich gegen die DaimlerChrysler AG, eine andere gegen eine ihrer US-Tochtergesellschaften. Die Klagen wurden vorgerichtlich vor dem US-Bezirksgericht für den südlichen Bezirk von New York zusammengefasst. Am 29. November 2004 hat das Gericht die Klagen auf Antrag einer der Beklagten Gruppen, der auch die DaimlerChrysler AG angehörte, abgewiesen. Die Kläger haben gegen diese Entscheidung Berufung eingelegt. Die Parteien haben inzwischen ihre Berufungsschriftsätze eingereicht. Ein mündlicher Erörterungstermin fand im Januar 2006 statt.

Die US-Börsenaufsichtsbehörde (Securities and Exchange Commission »SEC«) hat im August 2004 eine förmliche Untersuchung wegen möglicher Verstöße seitens DaimlerChrysler gegen die Antibelegungs- und Buchführungsvorschriften sowie die interne Kontrollen betreffenden Vorschriften des US-Foreign Corrupt Practices Act (FCPA) eingeleitet. Das US-Justizministerium (Department of Justice »DOJ«) verlangt in diesem Zusammenhang ebenfalls Informationen. DaimlerChrysler stellt dem DOJ und der SEC auf freiwilliger Basis Informationen der eigenen internen Untersuchung von bestimmten Konten, Trans-

aktionen und Zahlungen zur Verfügung, die hauptsächlich Transaktionen mit Beteiligung von staatlichen Gesellschaften betreffen, und informiert diese Behörden gemäß anhängiger Anordnungen und anderen Auskunftersuchen. Im Folgenden sind die Informationen zusammengefasst, die DaimlerChrysler bis heute im Zusammenhang mit der eigenen internen Untersuchung gewonnen hat; bis zum Abschluss der eigenen Untersuchung können sich weitere Sachverhalte ergeben:

- DaimlerChrysler hat festgestellt, dass in einer Reihe von Jurisdiktionen, primär in Afrika, Asien und Osteuropa, unsachgemäße Zahlungen erfolgten. Diese Zahlungen werfen Fragen nach den Vorschriften des US-Foreign Corrupt Practices Act, dem deutschen Recht und den Gesetzen anderer Jurisdiktionen auf.

- DaimlerChrysler hat im Zusammenhang mit seiner eigenen internen Untersuchung potentielle Steuerverbindlichkeiten von DaimlerChrysler identifiziert und an Steuerbehörden in verschiedenen Jurisdiktionen freiwillig nachträglich berichtet. Diese Steuerverbindlichkeiten der DaimlerChrysler AG und bestimmter ausländischer Tochtergesellschaften resultieren aus der falschen Klassifizierung bzw. unterlassenen Buchung von Kommissionen sowie anderen Zahlungen und Aufwendungen.

- DaimlerChrysler hat festgestellt, dass bestimmte Verbindlichkeiten, die sich auf konsolidierte Tochtergesellschaften beziehen, im Rahmen der Konsolidierung nicht eliminiert wurden.

- DaimlerChrysler ergreift Maßnahmen, um die im Zuge der eigenen Untersuchung identifizierten Sachverhalte zu behandeln und zu beseitigen, um zu vermeiden, dass unsachgemäßes Verhalten wieder auftritt. Dies schließt die Überprüfung und Überarbeitung von Richtlinien und internen Kontrollprozessen von DaimlerChrysler mit ein.

Im Zusammenhang mit diesen Sachverhalten hat DaimlerChrysler Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 2005 berücksichtigt, um Buchungen in den Jahren 2003 und 2004 zu korrigieren. Die Korrektur führte im Berichtsjahr zu einer Verminderung des Operating Profit um 16 Mio. € und zu einer Verminderung des Konzernergebnisses um 64 Mio. €. Zusätzlich hat DaimlerChrysler das Konzerneigenkapital zum 1. Januar 2003 angepasst, um in Summe die Bilanzierung in den Jahren 1994 bis 2002 zu korrigieren. Diese Korrektur hat zu einer Reduzierung des Konzerneigenkapitals zum 1. Januar 2003 um 222 Mio. € geführt. Im dritten Quartal 2005 hat DaimlerChrysler Aufwendungen in Höhe von 125 Mio. € für Steuerverbindlichkeiten berücksichtigt, die bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des ungeprüften Zwischenberichts für das dritte Quartal 2005 im Rahmen der internen Untersuchung erkannt worden waren. Als Folge der fortdauernden internen Untersuchung der Bilanzierung dieser Sachverhalte kam DaimlerChrysler in der Folge zu dem Schluss, dass die Anpassungen bezüglich der vor 2003 liegenden Jahre im Konzerneigenkapital zum 1. Januar 2003 vorzunehmen sind. Dementsprechend hat

DaimlerChrysler 100 Mio. € von den ursprünglich im dritten Quartal 2005 berücksichtigten Aufwendungen von 125 Mio. € zurückgenommen. Dieser Betrag ist in der Reduzierung des Konzerneigenkapitals in Höhe von 222 Mio. € zum 1. Januar 2003 enthalten.

DaimlerChryslers eigene interne Untersuchung möglicher Gesetzesverstöße dauert an. Sofern das DOJ oder die SEC feststellt, dass Verstöße gegen US-Recht erfolgt sind, könnte die Behörde die Verhängung von straf- oder zivilrechtlichen Sanktionen, einschließlich Geldstrafen, gegen DaimlerChrysler oder bestimmte Mitarbeiter von DaimlerChrysler sowie zusätzliche Änderungen in den Geschäftsabläufen und Compliance-Programmen von DaimlerChrysler verlangen.

DaimlerChrysler hat zudem festgestellt, dass über mehrere Jahre ein Teil der Steuern hinsichtlich der Vergütung, die für in das Ausland entsandte Mitarbeiter gezahlt wurde, nicht korrekt erklärt wurde. In diesem Zusammenhang hat DaimlerChrysler Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 2005 berücksichtigt, um den in den Jahren 2003 und 2004 zu hoch ausgewiesenen Operating Profit bzw. das zu hoch ausgewiesene Konzernergebnis zu korrigieren. Die Korrektur führte im Berichtsjahr zu einer Reduzierung des Operating Profit in Höhe von 34 Mio. € bzw. zu einer Reduzierung des Konzernergebnisses in Höhe von 25 Mio. €. Zusätzlich wurde das Konzerneigenkapital zum 1. Januar 2003 angepasst, um in Summe die in den Jahren 1994 bis 2002 zu hoch ausgewiesenen Konzernergebnisse zu korrigieren. Diese Korrektur hat zu einer Reduzierung des Konzerneigenkapitals zum 1. Januar 2003 in Höhe von 84 Mio. € geführt. DaimlerChrysler hat freiwillig mögliche, aus diesen Sachverhalten resultierende Steuerverbindlichkeiten an Steuerbehörden in verschiedenen Jurisdiktionen berichtet.

Die SEC hat im November 2004 eine förmliche Untersuchung gegen 13 namentlich benannte Beteiligte des Oil-for-Food-Programms der Vereinten Nationen angeordnet mit dem Ziel, festzustellen, ob bestimmte Vorschriften des Securities Exchange Act von 1934 verletzt wurden, die eine Buch-, Akten- und Kontenführung sowie eine Aufrechterhaltung interner Buchführungskontrollen verlangen und bestimmte Zahlungen zu unsachgemäßen Zwecken an ausländische Amtspersonen verbieten. Im Juli 2005 hat die SEC die förmliche Untersuchungsanordnung ergänzt und hat DaimlerChrysler in die Liste der benannten Unternehmen aufgenommen. In diesem Zusammenhang erhielt DaimlerChrysler eine Anordnung der SEC, nach der eine schriftliche Stellungnahme abzugeben ist und bestimmte Unterlagen zu Transaktionen unter dem Programm der Vereinten Nationen vorzulegen sind. DaimlerChrysler beantwortet die Anfragen der SEC entsprechend. Das DOJ verlangt ebenfalls Informationen in dieser Hinsicht. Darüber hinaus hatte das Independent Inquiry Committee (»IIC«) der Vereinten Nationen, das die Verwaltung und Führung des Oil-for-Food-Programms der Vereinten Nationen untersucht hat, DaimlerChrysler um Unterstützung bei der IIC-Überprüfung bestimmter Transaktionen unter diesem Programm gebeten. Am 27. Oktober 2005

veröffentlichte das IIC seinen Abschlussbericht zum Oil-for-Food-Programm der Vereinten Nationen, der eine Textstelle enthält, in der das angebliche Verhalten von DaimlerChrysler während des Oil-for-Food-Programms beschrieben wird. In seinem Bericht gelangt das IIC zu der Auffassung, DaimlerChrysler habe wissentlich eine verdeckte Zahlung in Höhe von ca. 6.950 € an die ehemalige Regierung des Irak geleistet oder veranlasst und ein DaimlerChrysler Mitarbeiter habe zwei Nebenvereinbarungen unterzeichnet, wonach zusätzliche Zahlungen zu leisten waren, und dieses Verhalten habe im Widerspruch zu den Regeln des Oil-for-Food-Programms und den Sanktionen der Vereinten Nationen gegenüber dem Irak gestanden. Es ist möglich, dass weitere Zahlungen im Zuge der laufenden SEC und DOJ Untersuchungen identifiziert werden. Sofern das DOJ oder die SEC feststellt, dass Verstöße gegen US-Recht erfolgt sind, könnte die Behörde die Verhängung straf- oder zivilrechtlicher Sanktionen, einschließlich Geldstrafen, gegen DaimlerChrysler oder bestimmte Mitarbeiter von DaimlerChrysler verlangen.

Die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (»BaFin«) untersucht, ob die Ad-hoc-Mitteilung der DaimlerChrysler AG vom 28. Juli 2005 über das Ausscheiden von Herrn Prof. Schrempf aus dem Unternehmen zum 31. Dezember 2005 rechtzeitig erfolgte. Sollte die BaFin feststellen, dass die Veröffentlichung nicht ordnungsgemäß erfolgte, könnte gegen DaimlerChrysler ein Bußgeld von bis zu 1 Mio. € festgesetzt werden. In einer damit zusammenhängenden Angelegenheit stellte die Staatsanwaltschaft Stuttgart die zuvor berichtete Untersuchung wegen angeblichen Insiderhandels mit DaimlerChrysler Aktien im Vorfeld der Ad-hoc-Mitteilung durch zwei hochrangige Mitarbeiter des Unternehmens ein. Im Januar 2006 eröffnete die Staatsanwaltschaft Ermittlungen wegen angeblicher Weitergabe von Insiderinformationen gegen den Vorsitzenden des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG. Im Februar 2006 haben Aktionäre der DaimlerChrysler AG im Rahmen einer Schadenersatzklage wegen der angeblich verspäteten Ad-hoc-Mitteilung einen Antrag auf Durchführung eines Musterverfahrens (KapMuG) gestellt.

Rechtsstreitigkeiten sind vielen Unsicherheiten unterworfen; der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Es ist nicht auszuschließen, dass DaimlerChrysler aufgrund abschließender Urteile zu einigen dieser Fälle Aufwendungen entstehen können, welche die hierfür gebildeten Vorsorgen überschreiten und deren zeitlicher Anfall sowie deren Bandbreite von DaimlerChrysler nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden kann. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Fälle einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von DaimlerChrysler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage von DaimlerChrysler haben.

## 32. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

**Haftungsverhältnisse.** Die Verpflichtungen aus der Begebung von Garantien (ohne Produktgarantien) stellen sich wie folgt dar:

Angaben in Millionen €	31. Dezember Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		31. Dezember Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
	2005	2004	2005	2004
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	1.819	2.653	412	486
Rückkaufverpflichtungen	1.499	1.646	406	536
Sonstige Haftungsverhältnisse	249	273	125	178
	<b>3.567</b>	4.572	<b>943</b>	1.200

Die Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten resultieren vor allem aus Bürgschaften für die Verbindlichkeiten nicht konsolidierter verbundener Unternehmen und Dritter sowie aus vertraglich vereinbarten Gewährleistungen von Gemeinschaftsunternehmen. Darüber hinaus haftet DaimlerChrysler aus Beteiligungen an Gesellschaften bürgerlichen Rechts, Personen-Handelsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften gesamt-schuldnerisch. Die Bandbreite der Laufzeiten dieser Haftungsverhältnisse entspricht grundsätzlich den Laufzeiten der betreffenden Verbindlichkeiten nicht konsolidierter verbundener Unternehmen und Dritter bzw. der Dauer der vertraglichen Gewährleistungsverpflichtung aus Gemeinschaftsunternehmen sowie des Haftungsverhältnisses für Verpflichtungen aus Beteiligungen an Gesellschaften bürgerlichen Rechts, Personen-Handelsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften. Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien für bestimmte Verpflichtungen ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften gegenüber Dritten. Zum 31. Dezember 2005 beliefen sich diese Garantien auf 54,0 Mrd. €. In geringerem Ausmaß bestehen Haftungsverhältnisse zwischen konsolidierten Tochtergesellschaften. Sämtliche konzerninternen Haftungsverhältnisse werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert und sind somit in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Die DaimlerChrysler AG haftet gegenüber der Deutschen Bank AG für die Verbindlichkeiten ihrer Mitarbeiter aus dem Mitarbeiterkreditkartenprogramm für Geschäftsreisen, das von der Deutschen Bank AG aufgelegt wird. Aus dieser Garantie, die zum 31. Dezember 2004 651 Mio. € betrug, haben sich bisher für die DaimlerChrysler AG keine Zahlungen größeren Umfangs ergeben. Durch eine im März 2005 geschlossene Zusatzvereinbarung, die die bestehende Rahmenvereinbarung ergänzt, wurde das Haftungsvolumen für den derzeitigen und künftigen Bestand an Mitarbeiterkreditkarten auf 20 Mio. € begrenzt.



Rückkaufverpflichtungen stellen im Wesentlichen Vereinbarungen dar, durch die sich der Konzern verpflichtet, an nicht konsolidierte Gesellschaften und Kunden verkaufte Vermögensgegenstände oder Produkte zu festgelegten Preisen zurückzukaufen. Diese Garantien begründen für den Begünstigten das Recht, die erworbenen Vermögensgegenstände und Produkte, teilweise auch im Zusammenhang mit zukünftigen Produktkäufen oder Dienstleistungen, zurückzugeben. Im Rahmen von Fahrzeugverkäufen gewährte Restwertgarantien, aufgrund derer die sofortige Umsatzrealisierung aus dem Verkauf nicht bilanziert werden darf, sind in der vorangehenden Tabelle nicht berücksichtigt.

Die sonstigen Haftungsverhältnisse beinhalten im Wesentlichen Entschädigungsverpflichtungen hinsichtlich der termin- und qualitätsgerechten Leistungserstellung durch Dritte oder Gewährleistungen aus der Beteiligung an Konsortien. Gewährleistungszusagen begründen für den Begünstigten einen Anspruch auf Entschädigungen oder die Zahlung von Vertragsstrafen, wenn der Dritte oder das Konsortium die geschuldete Leistung nicht erbringt. Eventuell gebildete Rückstellungen für solche Gewährleistungen berücksichtigen die Verluste aus der erwarteten Nichterbringung solcher Leistungen durch Dritte oder Konsortien.

Die DaimlerChrysler AG und ihre vollkonsolidierte Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Financial Services AG haben verschiedene Garantien im Zusammenhang mit der Beteiligung an Toll Collect zugunsten Dritter abgegeben. Anmerkung 3 enthält ausführliche Informationen über Toll Collect und die damit im Zusammenhang stehenden Garantien. Von den in Anmerkung 3 dargestellten Garantien ist nur die Garantie für das Bankdarlehen in Höhe von 600 Mio. € in obiger Tabelle in der Zeile »Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten« enthalten. Die übrigen Garantien zugunsten Toll Collect sind nicht in der obigen Tabelle enthalten, da die maximalen zukünftigen Verpflichtungen nicht mit ausreichender Sicherheit bestimmt werden können. Dafür gebildete Rückstellungen sind ebenfalls nicht in der obigen Tabelle enthalten.

Sofern unter gegebenen Umständen vom Eintritt einer Zahlungsverpflichtung auszugehen ist und die Verpflichtung mit ausreichender Sicherheit bestimmt werden kann, werden entsprechende Rückstellungen für Haftungsverhältnisse im Konzernabschluss gemäß SFAS 5 »Accounting for Contingencies« aufwandswirksam berücksichtigt. Der Konzern bewertet Garantien, die nach dem 31. Dezember 2002 abgegeben wurden zum Zeitwert und nimmt eine entsprechende Passivierung vor, sofern nicht eine betragsmäßig höhere Rückstellung gemäß SFAS 5 zu bilden ist. Sowohl die Rückstellungen gemäß SFAS 5 als auch die Passivierung der Zeitwerte der Garantien sind in der obigen Tabelle in der Spalte »Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen« enthalten.

Verpflichtungen aus Produktgarantien und erweiterten Produktgarantien sind gemäß der Bilanzierungsvorschrift FIN 45 in der vorangegangenen Tabelle nicht enthalten. Bezüglich Informationen über gebildete Rückstellungen für solche Verpflichtungen vergleiche Anmerkung 25b.

**Sonstige finanzielle Verpflichtungen.** Über die oben dargestellten Haftungsverhältnisse hinaus hat DaimlerChrysler im Rahmen verschiedener Produktionsprogramme mit Lieferanten mehrjährige Lieferverträge über den Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten zu Marktpreisen abgeschlossen. Der Konzern ging weiterhin sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen zu Marktpreisen ein. Zum 31. Dezember 2005 betragen diese finanziellen Verpflichtungen aus dem Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten bzw. aus Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen 10,1 Mrd. €. Diese Verpflichtungen sind in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Collins & Aikman Corporation (»C&A«), ein bedeutender Zulieferer in der Automobilindustrie, leitete in den Vereinigten Staaten sowie in Großbritannien gesetzliche Restrukturierungsverfahren ein. Gemeinsam mit anderen größeren Kunden von C&A erklärte sich DaimlerChrysler im Jahr 2005 bereit, zusätzliche Mittel über Preiserhöhungen und andere Finanzierungsmittel zur Verfügung zu stellen. Der Anteil von DaimlerChrysler an diesen Preiserhöhungen und Finanzierungsmitteln betrug im Jahr 2005 120 Mio. \$ und ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Umsatzkosten enthalten. DaimlerChrysler stimmte zusätzlich zu, weitere 70 Mio. \$ über Preiserhöhungen für das Jahr 2006 zur Verfügung zu stellen. Des Weiteren erklärte sich DaimlerChrysler bereit, Zahlungen für die Werkzeuggestellung vorzuziehen, finanzielle Mittel für DaimlerChrysler-spezifische Investitionen in den Jahren 2005 und 2006 bereitzustellen und im Jahr 2005 bei Bedarf Anlaufkosten zu finanzieren. Darüber hinaus hat DaimlerChrysler im Jahr 2005 auch in Europa finanzielle Unterstützung zur Aufrechterhaltung der Teilebelieferung, zur Finanzierung spezifischer Investitionen und zur Absicherung von Neuanläufen in Höhe von rund 13 Mio. € geleistet.

Eine plötzliche und länger andauernde Unterbrechung der Teillieferungen durch C&A hätte erhebliche negative Auswirkungen auf DaimlerChrysler. Eine solche Unterbrechung hätte Auswirkungen auf die Produktion nahezu aller Fahrzeuge der Chrysler Group, auf die Produktion der M-Klasse und der R-Klasse im US-Bundesstaat Alabama und auf die Produktion sämtlicher Fahrzeuge des Geschäftsbereiches Transporter in Europa. Darüber hinaus wäre der termingerechte Anlauf neuer Fahrzeugprojekte im Geschäftsbereich Transporter erheblich gefährdet.

Der Konzern hat weitere sonstige Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und Sachanlagen. Im Geschäftsjahr 2005 wurden Mietzahlungen in Höhe von 946 (2004: 902; 2003: 747) Mio. € aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Verträgen betragen:

Angaben in Millionen €	2006	2007	2008	2009	2010	danach
»Operating Leases«	805	588	401	344	304	1.134

Die zukünftigen Zahlungsmittelzuflüsse aus der Untervermietung dieser Produktionsstätten und Sachanlagen an dritte Parteien betragen 297 Mio. €.

Im Jahr 2003 unterzeichnete DaimlerChrysler eine Vereinbarung mit der Freien und Hansestadt Hamburg, laut der DaimlerChrysler mittels einer Call-Option und die Freie und Hansestadt Hamburg mittels einer Put-Option das Recht erhalten, den Anteil von rund 6%, den die Freie und Hansestadt Hamburg an der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding Aktiengesellschaft (»DCLRH«) hält, jeweils nach Ausübung ihres Rechts an DaimlerChrysler zu übertragen. Die DCLRH ist eine Tochtergesellschaft des Konzerns, an der DaimlerChrysler die Mehrheit der Anteile hält. DaimlerChrysler hat das Recht, seine Call-Option ab dem 1. Januar 2005, die Freie und Hansestadt Hamburg das Recht, ihre Put-Option ab dem 1. Oktober 2007 auszuüben, wobei beim Eintreten bestimmter Sachverhalte die Put-Option auch vorzeitig ausgeübt werden kann. Der Eintritt dieser Sachverhalte ist einzig und allein von DaimlerChrysler beeinflussbar. DaimlerChrysler hält es für sehr unwahrscheinlich, dass diese Sachverhalte eintreten werden. Nach Ausübung dieser Optionen hätte die Freie und Hansestadt Hamburg als Verkaufspreis für ihren Anteil mindestens 450 Mio. € in bar, Aktien von EADS oder eine Kombination von beidem erhalten. Diese Vereinbarung wurde im Juli 2004 bezüglich des Ausübungspreises der Put-Option geändert, wonach die Freie und Hansestadt Hamburg sich darauf beschränkt, ihren Anteil an DCLRH für einen Preis von 450 Mio. € in bar an DaimlerChrysler verkaufen zu können. Als Gegenleistung erhielt die Freie und Hansestadt Hamburg den Anspruch auf eine zusätzliche Zahlung im Fall der Ausübung, die sich als 10% des Anstiegs von EADS-Aktien über einen Wert von 21 € bis zu einem Börsenkurs von 26 € bemisst.

### 33. Finanzinstrumente und Derivate

#### a) Einsatz von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt weltweit in zahlreichen internationalen Währungen Geschäfte ab, wodurch er Wechselkursschwankungen ausgesetzt ist. Die Refinanzierung des Konzerns erfolgt unter anderem durch die Emission von Anleihen, Medium-Term-Notes, Geldmarktpapieren und durch die Aufnahme von Bankkrediten in verschiedenen Währungen. Dadurch ist der Konzern Risiken aus der Änderung von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus nutzt DaimlerChrysler Finanzinstrumente wie z. B. Geldanlagen, Anlagen in variabel- und festverzinslichen Wertpapieren sowie zu einem geringen Teil Liquiditätsanlagen in Aktien, aus denen Zins- und Marktpreisrisiken resultieren. Der Konzern steuert die verschiedenartigen Marktrisiken unter anderem durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Durch Beteiligungen an börsennotierten Gesellschaften entstehen zudem Marktpreisrisiken, die der Konzern bei Bedarf mit derivativen Finanzinstrumenten absichert. Ohne den Einsatz derivativer Finanzinstrumente wäre DaimlerChrysler höheren Risiken ausgesetzt. Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Marktrisiken.

Aufbauend auf Regelungen, die institutionelle Aufsichtsorgane für Banken vorgeben, hat der Konzern Richtlinien für Risiko-Controlling-Prozesse und für den Einsatz von Finanzinstrumenten festgelegt. Hierzu gehört unter anderem eine klare Funktionstrennung zwischen dem Handel, der Abwicklung, der Buchhaltung und dem Controlling von Finanzinstrumenten.

Zur Quantifizierung der Marktrisiken verwendet DaimlerChrysler die bei Banken übliche »Value-at-Risk«-Methode. Dabei werden auf der Grundlage historischer Marktdaten mittels statistischer Verfahren mögliche Wertschwankungen berechnet, die sich aus der Veränderung von Marktpreisen ergeben können.

DaimlerChrysler ist auch dem Marktpreisrisiko durch den Erwerb verschiedener Wirtschaftsgüter und Rohstoffe ausgesetzt. In einem geringen Umfang setzt DaimlerChrysler derivative Finanzinstrumente ein, um das Marktpreisrisiko dieser Wirtschaftsgüter und Rohstoffe, vornehmlich Edelmetalle, zu minimieren. Das Risiko aus derivativen Rohstoffsicherungsverträgen ist für den Konzern unerheblich und deshalb im Folgenden nicht weiter erläutert.

Die Kontraktvolumina zum 31. Dezember der zur Absicherung der Währungs- und Zinsrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente ergeben sich aus der folgenden Tabelle. Die aufgeführten Kontraktvolumina bzw. die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten stellen nicht zwangsläufig die zwischen den Vertragspartnern ausgetauschten Volumina dar und sind nicht unbedingt ein Maßstab für das Risiko, dem DaimlerChrysler durch ihren Einsatz ausgesetzt ist.

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Währungssicherungskontrakte	25.082	20.226
Zinssicherungskontrakte	42.407	38.313

## b) Marktwerte von Finanzinstrumenten

Der Marktwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer anderen Partei übernehmen würde. Die Marktwerte der Finanzinstrumente wurden auf der Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Bewertungsmethoden berechnet. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die im Folgenden genannten Werte nur als Indikation für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

Die Buch- und Marktwerte der Finanzinstrumente des DaimlerChrysler-Konzerns stellen sich wie folgt dar:

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2005		31. Dezember 2004	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva				
Finanzanlagen	1.361	1.361	1.610	1.610
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	61.101	61.246	56.785	57.558
Wertpapiere	4.936	4.936	3.884	3.884
Zahlungsmittel	7.711	7.711	7.782	7.782
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten	80.932	82.129	76.270	78.244
Derivative Finanzinstrumente				
Aktiva				
Währungssicherungskontrakte	181	181	1.287	1.287
Zinssicherungskontrakte	546	546	2.667	2.667
Sicherungsinstrumente für Aktien	73	73	90	90
Passiva				
Währungssicherungskontrakte	646	646	152	152
Zinssicherungskontrakte	867	867	196	196
Sicherungsinstrumente für Aktien	209	209	65	65

Die als Aktiva ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente sind zu Marktwerten in den sonstigen Vermögenswerten (vgl. Anmerkung 19) enthalten. Die als Passiva ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente sind zu Marktwerten in den Rückstellungen für sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 25b) ausgewiesen. Folgende Methoden und Prämissen liegen der Ermittlung der Marktwerte der Finanzinstrumente zugrunde:

**Finanzanlagen und Wertpapiere.** Die Marktwerte der Wertpapiere ergeben sich aus den Börsenkursen. Anteile an nicht börsennotierten Beteiligungen und verbundenen Unternehmen werden in der obigen Tabelle nicht berücksichtigt, da diese Beteiligungen nicht öffentlich gehandelt werden und Marktwerte nicht vorliegen. Ferner werden auch keine Anteile an assoziierten Unternehmen in dieser Darstellung berücksichtigt. Für die Darstellung des Buch- und Marktwerts der EADS, der wesentlichsten Beteiligung des Konzerns an einem assoziierten Unternehmen, vergleiche Anmerkung 3.

**Forderungen aus Finanzdienstleistungen.** Die Buchwerte der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit variablen Zinssätzen entsprechen nahezu ihren Marktwerten, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Der Marktwert der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit festen Zinssätzen wird auf der Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischer Fristigkeit zum 31. Dezember 2005 bzw. 31. Dezember 2004 hätten aufgenommen werden können.

**Zahlungsmittel und Sonstige Aktiva.** Die Buchwerte entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeiten den Marktwerten dieser Finanzinstrumente.

**Finanzverbindlichkeiten.** Die Marktwerte von börsennotierten Schuldtiteln ergeben sich aus Kursnotierungen. Der Marktwert der übrigen langfristigen Anleihen wird als Barwert 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 im Rahmen revolvingender Kreditfazilitäten unterstellt, dass die Buchwerte dieser Finanzinstrumente näherungsweise den Marktwerten entsprechen.

**Währungssicherungskontrakte.** Die Marktwerte von Devisentermingeschäften werden auf der Basis von aktuellen Referenzkursen der Europäischen Zentralbank unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge bestimmt. Devisenoptionen werden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen bewertet.

**Zinssicherungskontrakte.** Die Marktwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps, Zins-/Währungsswaps) werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt; dabei werden die für die Restlaufzeit der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Zinsoptionen werden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen bewertet.

**Sicherungsinstrumente für Aktien.** Die Marktwerte der Sicherungsinstrumente für Aktien werden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen ermittelt.

### c) Kreditrisiko

Der Konzern ist einem Kreditrisiko ausgesetzt, welches durch die mögliche Nichterfüllung von vertraglichen Vereinbarungen seitens der Kontrahenten entsteht. DaimlerChrysler steuert sein Kreditrisikovolumen mit Finanzinstitutionen, indem grundsätzlich eine solide Finanzkraft gefordert und das Kreditexposure mit den Kontrahenten begrenzt wird. Auf der Grundlage ihres Ratings, das von angesehenen Rating-Agenturen durchgeführt wird, besteht für DaimlerChrysler kein bedeutsames Risiko aus der Abhängigkeit von einzelnen Kontrahenten. Für das Kreditrisiko, das sich gegenüber Kunden aus Finanzdienstleistungen ergibt, hat DaimlerChrysler Financial Services detaillierte Richtlinien für den Risikomanagementprozess aufgestellt. Weitere Angaben zu den Forderungen aus Finanzdienstleistungen und den Wertberichtigungen dazu finden sich unter Anmerkung 18.

### d) Bilanzierung und Ausweis von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente)

Die Erträge und Aufwendungen aus den originären Finanzinstrumenten, mit Ausnahme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen und der Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung, sind im Finanzergebnis enthalten. Die Zinserträge aus den Forderungen aus der Absatzfinanzierung sowie die Gewinne und Verluste aus den Forderungsverkäufen sind in den Umsatzerlösen berücksichtigt. Die Zinsaufwendungen aufgrund von Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung werden in den Umsatzkosten ausgewiesen. Die Buchwerte der originären Finanzinstrumente sind in der Konzernbilanz unter den jeweiligen Positionen ausgewiesen.

### e) Bilanzierung und Ausweis von derivativen Finanzinstrumenten und Hedge-Accounting

**Management von Währungsrisiken.** Die internationale Ausrichtung von DaimlerChrysler führt zu Risiken aus Wechselkursschwankungen zwischen dem US-Dollar und anderen Währungen gegenüber dem Euro, die sowohl das operative Ergebnis, als auch das Finanzergebnis sowie die Zahlungsströme beeinflussen können. Für den Konzern ergibt sich dann ein Währungsrisiko (Transaktionsrisiko), wenn die Umsätze in einer anderen Währung fakturiert werden als die Kosten anfallen. Diesem Risiko ist hauptsächlich das Segment Mercedes Car Group ausgesetzt. Die Mercedes Car Group fakturiert Exportumsätze vorwiegend in der Währung des Exportlands, während die Herstellungskosten hauptsächlich in Euro anfallen. Das Segment Nutzfahrzeuge ist ebenso einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das allerdings aufgrund des globalen Produktionsverbundes geringer ist. Bei der Chrysler Group fallen die Umsatzerlöse und Kosten hauptsächlich in US-Dollar an; dadurch ist das Transaktionsrisiko dieses Segments relativ gering. Das Segment Übrige Aktivitäten ist überwiegend über die at equity bilanzierte Beteiligung an der EADS einem indirekten Transaktionsrisiko ausgesetzt.

Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen zu reduzieren, bewertet DaimlerChrysler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Teil dieses Risikos durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ab. Die Wechselkursrisiken des Konzerns sowie deren Absicherung mit Hilfe von Derivaten werden zentral durch einen Währungsausschuss gesteuert. Der Währungsausschuss besteht aus Mitgliedern der oberen Führungsebene der Treasury, der operativen Geschäftseinheiten sowie des Risk Controllings. Die Treasury setzt die im Währungsausschuss getroffenen Entscheidungen zur Absicherung von Währungsrisiken um. Das Risk Controlling informiert den Konzernvorstand regelmäßig über die von der Treasury auf Basis der Entscheidungen des Währungsausschusses eingeleiteten Maßnahmen.

**Management von Zins- und Aktienkursrisiken.** DaimlerChrysler nutzt bei der Liquiditätssteuerung des Tagesgeschäfts alle gängigen zinsensitiven Finanzinstrumente. Darüber hinaus bezieht sich ein wesentlicher Anteil dieser Finanzinstrumente auf den Bereich der Leasing- und Absatzfinanzierung, der von DaimlerChrysler Financial Services betrieben wird. Durch das operative Geschäft der Leasing- und Absatzfinanzierung entstehen vorwiegend festverzinsliche Kundenforderungen; die Refinanzierung dieser Finanzaktiva erfolgt grundsätzlich zins- und fristenkongruent. Für einen begrenzten Teil dieses Forderungsportfolios werden fristeninkongruente Refinanzierungen eingesetzt, denen ein Zinsänderungsrisiko inhärent ist. DaimlerChrysler koordiniert die Refinanzierung für das Industrie-geschäft und für Financial Services auf Konzernebene. Um die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-Passiv-Strukturen zu erreichen, verwendet der Konzern geeignete derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Caps und Floors.

Das Zinsrisiko wird im Konzern kontinuierlich überwacht, indem Veränderungen der Nettozinspositionen, welche die zukünftigen Zahlungsströme negativ beeinflussen könnten, verfolgt und geeignete Absicherungsstrategien definiert werden. Zur frühzeitigen Erkennung und zur Bewertung bestehender Risiken hat DaimlerChrysler ein von der Treasury unabhängiges Steuerungs- und Kontrollsystem entwickelt, das die bestehenden Zinsrisiken und die dazugehörigen Sicherungsinstrumente überwacht. Das Steuerungs- und Kontrollsystem verwendet analytische Verfahren, einschließlich der »Value-at-Risk«-Methode, um die Auswirkung von Zinsänderungen auf zukünftige Zahlungsströme abzuschätzen.

Die vom Konzern gehaltenen Liquiditätsanlagen in Aktien bzw. die zur Risikominimierung eingesetzten Aktienderivate sind für die dargestellten Berichtsperioden unwesentlich. Durch Beteiligungen an börsennotierten Gesellschaften entstehende Marktpreisrisiken sind teilweise durch derivative Finanzinstrumente abgesichert.

**Fair Value Hedges.** Gewinne und Verluste aus der mark-to-market-Bewertung von bilanzierten Vermögensgegenständen, Verbindlichkeiten und verbindlichen Vertragsvereinbarungen (firm commitments), sowie die Gewinne und Verluste aus der mark-to-market-Bewertung der derivativen Finanzinstrumente, die zur Absicherung dieser bilanzierten Grundgeschäfte dienen, werden in den Umsatzerlösen oder in den Umsatzkosten ausgewiesen, wenn die Grundgeschäfte mit dem Absatz (einschließlich dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft) oder der Produktion von DaimlerChrysler Produkten in Zusammenhang stehen. Sofern die abgesicherten Grundgeschäfte das Finanzergebnis tangieren, werden die Nettogewinne bzw. -verluste aus der mark-to-market-Bewertung dieser abgesicherten Finanzaktiva bzw. -passiva und der dazugehörigen Ergebniseffekte der derivativen Finanzinstrumente analog im Finanzergebnis erfasst.

Zum 31. Dezember 2005 belaufen sich die Nettoverluste im operativen Ergebnis und im Finanzergebnis auf 58 Mio. € (2004: Nettoverluste von 49 Mio. €). Dieser Wert beinhaltet die von der Ermittlung der Hedge-Effektivität ausgeschlossenen Bestandteile der derivativen Finanzinstrumente und die Hedge-Ineffektivität.

**Cash Flow Hedges.** Marktwertveränderungen von Devisentermingeschäften und Devisenoptionen, die in einen Cash Flow Hedge einbezogen sind, werden im Eigenkapital (kumuliertes übriges Comprehensive Loss) ausgewiesen. Die im Eigenkapital enthaltene Bewertung dieser derivativen Finanzinstrumente wird mit der Realisierung der abgesicherten Grundgeschäfte in das operative Ergebnis umgebucht, sofern die Grundgeschäfte im operativen Ergebnis berücksichtigt werden. Marktwertveränderungen von derivativen Zinsinstrumenten, die zur Absicherung von variabel verzinslichen Anleihen in einen Cash Flow Hedge einbezogen wurden, werden ebenfalls im Eigenkapital ausgewiesen. Diese Beträge werden als zeitgleiche Korrektur der Zinserträge bzw. Zinsaufwendungen aus den abgesicherten Grundgeschäften in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht; sofern die abgesicherten Grundgeschäfte im operativen Ergebnis zu erfassen sind (einschließlich dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft), werden die Effekte aus den Sicherungsinstrumenten ebenfalls im operativen Ergebnis berücksichtigt. Bei der Absicherung von Grundgeschäften die das Finanzergebnis tangieren, erfolgt der Ausweis der Effekte aus den Sicherungsgeschäften analog im Finanzergebnis.

Zum 31. Dezember 2005 sind im operativen Ergebnis und im Finanzergebnis Nettoverluste in Höhe von 41 Mio. € (2004: Nettoverluste von 6 Mio. €) aus der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten enthalten, die von der Ermittlung der Hedge-Effektivität ausgeschlossen wurden sowie aus Hedge-Ineffektivitäten.

Als Folge der vorzeitigen Beendigung von Cash Flow Hedges ergaben sich im Jahr 2005 Aufwendungen von 1 Mio. € (2004: kein Ergebniseffekt).

Voraussichtlich werden während des nächsten Geschäftsjahres 90 Mio. € Nettogewinne, die zum Stichtag im Eigenkapital ausgewiesen werden, in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert.

Zum 31. Dezember 2005 hat DaimlerChrysler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 27 Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

**Absicherung von Auslandsbeteiligungen.** Unter bestimmten Voraussetzungen sichert DaimlerChrysler das Fremdwährungsrisiko aus bestimmten Beteiligungen durch den Einsatz derivativer und nicht-derivativer Finanzinstrumente ab. Im Jahr 2005 und 2004 wurden Nettogewinne in Höhe von 213 und 120 Mio. € aus der Absicherung der Währungsrisiken im Zusammenhang mit dem Investment in MMC, die bisher erfolgsneutral im Eigenkapital (Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung) ausgewiesen wurden, in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Vergleiche hierzu auch die Ausführungen unter Anmerkung 3. Des Weiteren wurden im Jahr 2004 Nettoverluste in Höhe von 8 Mio. € aus der Absicherung von Auslandsbeteiligungen erfolgsneutral in das Eigenkapital eingestellt.

#### **34. Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen und Forderungsverkäufe**

DaimlerChrysler nutzt Forderungsverkäufe, um die Erträge der Shareholder zu verbessern und um seine Finanzierung zu diversifizieren. Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit veräußert der Konzern wesentliche Umfänge an Finanzforderungen aus dem Fahrzeuggeschäft im Rahmen von »Asset-Backed-Securities«-Transaktionen und »Whole Loan Sales« an Zweckgesellschaften und unabhängige Trusts. Nachstehende Informationen beziehen sich nur auf Forderungsverkäufe, die gemäß den Bedingungen von SFAS 140 zu einer Ausbuchung führten.

**Beschreibung der Forderungsverkäufe.** Unter dem Begriff Asset-Backed-Securities (»ABS«) sind Forderungsverkäufe an Trusts zu verstehen, die Zweckgesellschaften sind. Die Zweckgesellschaften kaufen die Forderungen mit Mitteln auf, die sie durch die Ausgabe von Anteilsrechten (gewöhnlich Schuldtitel) an dritte Investoren eingenommen haben. Die verkauften Forderungen bestehen aus Forderungen gegen Endkunden mit einer im Zeitpunkt der Verbriefung erwarteten Laufzeit von mehreren Monaten und Forderungen gegen Händler, die aufgrund ihrer kurzen Laufzeiten im Rahmen von revolving Transaktionen verbrieft werden. Die Investoren der Anteilsrechte haben ein Rückgriffsrecht auf die Vermögensgegenstände des Trusts und profitieren von der Risikoabsicherung, beispielsweise der Beistellung von Sicherheiten. In geringem

Umfang behält der Konzern Anteilsrechte an solchen Forderungen zurück, die im Wesentlichen dazu dienen, sämtliche Risiken aus Kreditausfällen und vorzeitiger Tilgung sowie Zinsrisiken bezogen auf die an die Trusts übertragenen Forderungen abzusichern. Die in der Bilanz ausgewiesenen zurückbehaltenen Anteilsrechte stellen die Rechte von DaimlerChrysler dar, Zahlungen aus den verkauften Forderungen zu erhalten, die über den Betrag hinausgehen, die der Trust für Zinsen und Tilgung an die Investoren, Servicing-Gebühren und andere notwendige Zahlungen benötigt. Zur Unterstützung des europäischen ABS-Programms gewährte der Konzern auch eine nachrangige Darlehensforderung an einen Trust. Das maximale Verlustrisiko des Unternehmens aus der Beziehung zu diesen Gesellschaften ist auf die zurückbehaltenen Anteilsrechte und die nachrangige Darlehensforderung beschränkt.

Im Rahmen von Whole Loan Sales-Transaktionen verkauft der Konzern Finanzforderungen aus dem Fahrzeuggeschäft an unabhängige Trusts, bei denen er keine Anteilsrechte zurückbehält. Sämtliche Risiken aus den verkauften Forderungen werden von DaimlerChrysler auf den Käufer übertragen.

Der Konzern betreibt üblicherweise für die verkauften Forderungen weiterhin das »Servicing«.

**Zweckgesellschaften und unabhängige Trusts.** Die von DaimlerChrysler geförderten Zweckgesellschaften sind »Qualifying Special Purpose Entities« (»QSPes«) nach SFAS 140 und sind nicht im Konzern konsolidiert. Die unabhängigen Trusts sind Bankfonds, die solche Forderungen von mehreren Verkäufern übernehmen. Diese Bankfonds stellen »Variable Interest Entities« (»VIEs«) nach FIN 46R dar. Die Finanzierung eines Bankfonds wird in der Regel durch die Ausgabe von Asset-Backed-Securities sichergestellt, die durch das Vermögen der Gesellschaft besichert sind. Obwohl signifikante Verbindungen zu solchen »VIEs« bestehen, kam DaimlerChrysler in seiner Prüfung zum Ergebnis, dass der Konzern nicht der wesentliche Nutznießer dieser Strukturen ist und daher keiner Konsolidierungspflicht nach FIN 46R unterliegt.

**Annahmen zur Bewertung der zurückbehaltenen Anteilsrechte und Sensitivitätsanalyse.** Zum 31. Dezember 2005 und 2004 waren die wesentlichen Annahmen bei der Bewertung der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen gegen Endkunden bzw. Händler (gewichtete Durchschnittswerte für die in den jeweiligen Geschäftsjahren getätigten Forderungsverkäufe) wie folgt:

	Endkunden		Händler	
	2005	2004	2005	2004
Annahme vorzeitiger Tilgungen (Monatswert)	1,25%-1,5%	1,5%	1	1
Laufzeit (in Monaten)	18	18	3	3
In der Gesamtlaufzeit erwartete Ausfälle (durchschnittlicher Prozentsatz an den verkauften Forderungen)	1,9%	2,3%	0,0%	0,0%
Diskontierungszinssatz (Jahreswert)	12,0%	12,0%	12,0%	12,0%

<sup>1</sup> Für die Berechnung der Erträge aus Forderungen gegen Händler unterstellt der Konzern eine Tilgung innerhalb von 210 Tagen.

Die über die Gesamtlaufzeit eingetretenen bzw. erwarteten Forderungsausfälle aus verbrieften Forderungen gegen Endkunden sind wie folgt:

Eingetretene und erwartete Ausfallquoten	Verbrieft Forderungen aus			
	2002	2003	2004	2005
31. Dezember 2005	1,8%	1,6%	1,8%	1,9%
31. Dezember 2004	1,9%	2,0%	2,3%	
31. Dezember 2003	2,4%	2,5%		
31. Dezember 2002	2,6%			

Ausfälle aus den originären Forderungspools sind aus dem Verhältnis der Summe der eingetretenen und erwarteten Forderungsausfälle zum ursprünglichen Forderungsstand der einzelnen Pools berechnet. Die oben zu den jeweiligen Jahren genannten Werte stellen einen gewichteten Durchschnitt aller Forderungsverkäufe der jeweiligen Jahre dar, die zum 31. Dezember 2005 noch ausstehende Salden aufgewiesen haben.

Zum 31. Dezember 2005 sind die wesentlichen Annahmen, die für die Schätzung der zu erwartenden Cash Flows aus verkauften Forderungen angewendet wurden, und die voraussichtlichen Auswirkungen einer nachteiligen Veränderung dieser Annahmen um 10% bzw. 20% wie folgt:

Angaben in % bzw. Millionen €	Annahme Prozentsatz	Auswirkungen auf den Marktwert bei einer nachteiligen Veränderung um	
		10 Prozent	20 Prozent
Vorzeitige Tilgungen (Monatswert)	1,5%	(8)	(14)
Erwartete restliche Ausfälle in Prozent der verkauften Forderungen	0,9%	(23)	(45)
Diskontierungssatz für geschätzte Cash Flows (Jahreswert)	12,0%	(16)	(32)

Die Auswirkung einer nachteiligen Veränderung des bei der Berechnung des Zeitwertes von zurückbehaltenen, nachrangigen Wertpapieren verwendeten Diskontierungszinssatzes um 10% bzw. um 20% würde voraussichtlich zu einer Wertabnahme um 2 Mio. € bzw. 3 Mio. € führen. Vergleichbare Änderungen des monatlichen Anteils vorzeitiger Tilgungen und der erwarteten Forderungsausfälle (als Prozentsatz der hierfür verkauften Forderungen) haben keine Auswirkung auf den Zeitwert der zurückbehaltenen, nachrangigen Wertpapiere.

Diese erwarteten Auswirkungen sind hypothetisch und dementsprechend mit Vorsicht zu verwenden. Der Effekt aus der Veränderung einer dieser Annahmen auf den Marktwert der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen ist ohne Berücksichtigung eventueller Veränderungen bei den anderen Annahmen berechnet. In der Realität können Veränderungen bei einer Annahme zu Veränderungen bei den anderen Annahmen führen, wodurch sich die erwarteten Auswirkungen sowohl erhöhen als auch vermindern können.

**Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen.** Da es für die zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen keinen Markt gibt, erfolgt der Ansatz der zurückbehaltenen Anteilsrechte zum Barwert der geschätzten Cash Flows. Die Bewertung berücksichtigt historische und erwartete Zahlungseingänge für Tilgung und Zins aus den verkauften Forderungen, erwartete zukünftige Forderungsausfälle sowie geschätzte Rückzahlungen von Tilgung und Zins der verkauften Forderungen. Für weitere Informationen über die Bewertung zurückbehaltener Anteilsrechte an verkauften Forderungen vergleiche Anmerkung 1.

Der Marktwert der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen betrug:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2005	2004
Marktwert der geschätzten Cash Flows aus verkauften Forderungen (nach Berücksichtigung vorzeitiger Tilgungen, vor erwarteten Forderungsausfällen)	2.266	2.190
Erwartete Forderungsausfälle aus verkauften Forderungen	(286)	(369)
Marktwert der erwarteten Cash Flows aus verkauften Forderungen	1.980	1.821
Zurückbehaltene Anteilsrechte in Form nachrangiger Wertpapiere	233	379
Sonstige zurückbehaltene Anteilsrechte	2	2
Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen	2.215	2.202

Zum 31. Dezember 2005 betrug der Buchwert der vom Konzern im Zusammenhang mit der europäischen Asset-Backed-Securities Plattform an einen Trust gewährten nachrangigen Darlehensforderung 25 Mio. €.

Der Marktwert der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen sowie die nachrangige Darlehensforderung sind in den sonstigen Vermögenswerten (vgl. Anmerkung 19) enthalten.

**Forderungsverkäufe.** Im Geschäftsjahr 2005 veräußerte DaimlerChrysler im Rahmen von ABS-Transaktionen 10.059 (2004: 9.329) Mio. € bzw. 33.922 (2004: 35.414) Mio. € der Forderungen gegen Endkunden bzw. Händler. Aus diesen Transaktionen erzielte der Konzern Erträge von 11 (2004: 79) Mio. € bzw. von 169 (2004: 157) Mio. €. Im Jahr 2005 verkaufte der Konzern 1.516 (2004: 965) Mio. € Forderungen gegen Endkunden im Rahmen von Whole Loan Sales-Transaktionen und erzielte einen Gewinn von 2 (2004: 14) Mio. €. Zum 31. Dezember 2005 betragen die ausstehenden verwalteten Forderungen aus den Whole Loan Sales 1.931 (2004: 1.361) Mio. €.

Die Ein- und Auszahlungen im Zusammenhang mit den genannten Transaktionen zwischen DaimlerChrysler und den Trusts beliefen sich auf:

Angaben in Millionen €	2005	2004
Einzahlungen aus neuen Forderungsverkäufen	15.093	11.360
Einzahlungen aus fortlaufenden ABS-Transaktionen bzgl. Händlerforderungen	33.892	35.393
Reinvestitionen in fortlaufende ABS-Transaktionen bzgl. Händlerforderungen	(33.922)	(35.414)
Einnahmen aus Servicing-Gebühren	214	183
Einnahmen aus zurückbehaltenen Anteilsrechten an verkauften Forderungen	998	686

Die ausstehenden bzw. überfälligen Forderungen und Forderungsausfälle verkaufter und ausstehender Forderungen für die Geschäftsjahre 2005 und 2004 betragen bei den Gesellschaften, die Forderungsverkäufe tätigen:

Angaben in Millionen €	Ausstehender Betrag zum Stichtag		Überfällige Forderungen > 60 Tage zum Stichtag		Forderungsausfälle des Geschäftsjahres	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Verwaltete Forderungen gegen Endkunden	48.216	38.963	111	116	428	390
Verwaltete Forderungen gegen Händler	18.979	15.142	8	6	6	3
Verwaltete Forderungen gesamt	67.195	54.105	119	122	434	393
Abzüglich verkaufter Forderungen gegen Endkunden	(14.677)	(14.287)	(32)	(24)	(155)	(144)
Abzüglich verkaufter Forderungen gegen Händler	(8.703)	(5.880)	-	-	(3)	-
Verkaufte Forderungen gesamt	(23.380)	(20.167)	(32)	(24)	(158)	(144)
Bilanzierte Forderungen gegen Endkunden	33.539	24.676	79	92	273	246
Bilanzierte Forderungen gegen Händler	10.276	9.262	8	6	3	3
Bilanzierte Forderungen gesamt	43.815	33.938	87	98	276	249

Die nachstehende Tabelle zeigt den Stand der an QSPEs und VIEs verkauften Forderungen und die entsprechenden zurückbehaltenen Anteilsrechte zum 31. Dezember 2005:

Angaben in Millionen €	Zurückbehaltenen Anteilsrechte an	
	Verkaufte Forderungen	verkauften Forderungen
Variable Interest Entities	3.815	367
Qualifying Special Purpose Entities	19.565	1.848
	23.380	2.215

**Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten aus der Übernahme des Servicing.** Vermögensgegenstände bzw. Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Übernahme des Servicing stellen den Barwert aus dem Recht bzw. der Verpflichtung des Servicings der Forderungen verglichen mit einer angemessenen Entschädigung für das Servicing dar. Im Jahr 2005 weist der Konzern aus der Übernahme des Servicing Zugänge bei den Vermögensgegenständen in Höhe von 7 (2004: 1) Mio. € und damit verbundene Abgänge von 2 (2004: 2) Mio. € sowie Zugänge bei den Verbindlichkeiten in Höhe von 10 (2004: 8) Mio. € und damit verbundene Abgänge von 13 (2004: 11) Mio. € aus. Zum 31. Dezember 2005 betragen die Marktwerte der Vermögensgegenstände 6 (2004: 1) Mio. € und die Marktwerte der Verbindlichkeiten aus der Übernahme des Servicing 15 (2004: 15) Mio. €. Diese Marktwerte wurden unter Berücksichtigung gegenwärtiger Marktzinssätze aus den zukünftigen Cash Flows ermittelt.

**Liquiditätsrahmen der Zweckgesellschaften.** Im Zusammenhang mit dem Asset-Backed Commercial Paper-Programm des Konzerns in Nordamerika hat eine Gruppe von Finanzinstituten einen Liquiditätsrahmen von insgesamt 6,2 Mrd. \$ vertraglich zugesichert, welcher im September 2006 ausläuft und jährlich erneuert werden kann. Dieser Liquiditätsrahmen kann ausschließlich von den Zweckgesellschaften beansprucht werden, an die nordamerikanische Financial Services Gesellschaften Forderungen innerhalb dieses Programms verkaufen. Bis zum 31. Dezember 2005 wurde die zugesicherte Liquidität nicht in Anspruch genommen.

### 35. Segmentberichterstattung

Die interne Organisationsstruktur stellt sich wie folgt dar:

**Mercedes Car Group.** 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 dazugehöriger Ersatzteile und Zubehör.

**Chrysler Group.** Dieses Segment umfasst die Entwicklung, das Design, die Produktion, die Montage und den Vertrieb von Personenwagen und Nutzfahrzeugen der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge sowie dazugehöriger Ersatzteile und Zubehör.

**Nutzfahrzeuge.** Das Segment beinhaltet die Entwicklung, das Design, die Produktion, die Montage und den Vertrieb von Transportern, Lastkraftwagen, Omnibussen und Unimog sowie dazugehöriger Ersatzteile und Zubehör. Die Produkte werden hauptsächlich unter den Markennamen Mercedes-Benz, Setra, Freightliner, Mitsubishi und Fuso vertrieben.



**Financial Services.** Die Tätigkeiten in diesem Segment erstrecken sich im Wesentlichen auf die Vermarktung von Dienstleistungen auf den Gebieten Finanzdienstleistungen (hauptsächlich Absatzfinanzierung und Leasing von Fahrzeugen sowie Händlerbestandsfinanzierung) und Versicherungen. Dieses Segment ist auch im Bereich der Mauterhebung tätig. Mit Beginn des Geschäftsjahres 2005 wurde das Segment Dienstleistungen in Financial Services umbenannt, um damit der konsequenten Fokussierung auf das Angebot von Finanzdienstleistungen Rechnung zu tragen.

**Übrige Aktivitäten.** Das Segment Übrige Aktivitäten beinhaltet die Unternehmensteile, Geschäftstätigkeiten und Beteiligungen, die nicht einem anderen Segment von DaimlerChrysler zugeordnet werden. Dazu gehören die at equity einbezogene Beteiligung an EADS, der Geschäftsbereich DC Off-Highway (im Wesentlichen bestehend aus der MTU-F Gruppe und der Off-Highway Aktivitäten der Detroit Diesel Corporation), die Immobilienaktivitäten, die zentrale Konzernforschung sowie die Holding- und Finanzgesellschaften, über die der Konzern seine operative Geschäftstätigkeit durch die Aufnahme von Geldern an den Kapitalmärkten finanziert. Bis zum 29. Juni 2004 war die Beteiligung an MMC nach der Equity-Methode im Segment Übrige Aktivitäten berücksichtigt, danach als Beteiligung zu Marktwerten. Im November 2005 veräußerte DaimlerChrysler seine restlichen Anteile an MMC (vgl. Anmerkung 3). Darüber hinaus ist dem Segment Übrige Aktivitäten bis zum 31. Dezember 2003 der Geschäftsbereich MTU Aero Engines zugeordnet. Am 27. Dezember 2005 hat DaimlerChrysler mit der schweizerischen Investorengruppe EQT einen Vertrag über den Verkauf des überwiegenden Bestandteils der Off-Highway Aktivitäten abgeschlossen. DaimlerChrysler erwartet den Abschluss der Transaktion im ersten Quartal 2006 (vgl. auch Anmerkung 4).

Am 24. Januar 2006 hat DaimlerChrysler ein neues Führungsmodell vorgestellt. Im Rahmen dieses neuen Führungsmodells beabsichtigt der Konzern unter anderem die Zusammensetzung der Segmente zu ändern und die Transporter- und Busaktivitäten zusammen mit den Übrigen Aktivitäten zu berichten. Als Folge dessen wird das Segment Nutzfahrzeuge in Truck Group umbenannt.

**Interne Steuerung und Berichterstattung.** Die interne Steuerung und Berichterstattung im DaimlerChrysler-Konzern basiert im Wesentlichen auf den in Anmerkung 1 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung (US-GAAP). Eine Abweichung von diesen Grundsätzen besteht bei der Umsatzrealisierung zwischen den Fahrzeugsegmenten und dem Segment Financial Services in bestimmten Märkten.

Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand des »Operating Profit«. Die Summe der Operating Profits der Segmente sowie der Eliminierungen ergibt den Konzern-Operating Profit. Der Operating Profit der Segmente leitet sich aus dem Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste, vor der Anpassung aus der Erstanwendung von Rechnungslegungsvorschriften und vor dem Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ab. Im Rahmen der Ableitung des Operating Profits werden folgende Anpassungen vorgenommen: Nicht in den Operating Profit einbezogen werden (1) der Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen, (2) Erträge aus der Veräußerung des 12,4%-Anteils an MMC im Jahr 2005 und des 10,5%-Anteils an HMC im Jahr 2004, Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS im Jahr 2003, (3) Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie (4) das übrige Finanzergebnis. Darüber hinaus wird der Operating Profit um (5) bestimmte, nicht operative sonstige Posten angepasst. Ebenfalls sind das Ergebnis vor Steuern von aufgegebenen Aktivitäten, korrigiert um die Überleitungsposten (1) - (5), das Ergebnis vor Steuern aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten sowie die um die Überleitungsposten (1) - (5) angepassten Ergebnisse der nach der Equity-Methode bilanzierten operativen Beteiligungen im Operating Profit enthalten.

Verkäufe und Erlöse zwischen den Segmenten werden weitgehend zu Preisen berechnet, wie sie auch mit Konzernfremden vereinbart würden.

Die Umsätze werden den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugeordnet, langfristige Aktiva nach Standort der jeweiligen Einheiten.

Bei den Sachinvestitionen handelt es sich um den Erwerb von Sachanlagen.

Die Segmentinformationen stellen sich für die Geschäftsjahre 2005, 2004 und 2003 wie folgt dar:

Angaben in Millionen €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutzfahrzeuge	Financial Services	Übrige Aktivitäten	Summe Segmente	Aufgegebene Aktivitäten/ Eliminierungen	Daimler-Chrysler-Konzern
<b>2005</b>								
Außenumsätze	46.429	50.086	38.356	12.798	2.107	149.776	-	149.776
konzerninterne Umsätze	3.586	32	2.278	2.641	289	8.826	(8.826)	-
Umsätze gesamt	50.015	50.118	40.634	15.439	2.396	158.602	(8.826)	149.776
Operating Profit (Loss)	(505)	1.534	2.093	1.468	591	5.181	4	5.185
Segment-Aktiva	27.081	55.372	21.712	99.635	29.251	233.051	(31.419)	201.632
Sachinvestitionen	1.629	3.083	1.743	45	109	6.609	(29)	6.580
Abschreibungen	2.418	3.336	1.313	5.757	168	12.992	(381)	12.611
<b>2004</b>								
Außenumsätze	46.082	49.485	32.940	11.646	1.906	142.059	-	142.059
konzerninterne Umsätze	3.548	13	1.824	2.293	294	7.972	(7.972)	-
Umsätze gesamt	49.630	49.498	34.764	13.939	2.200	150.031	(7.972)	142.059
Operating Profit	1.666	1.427	1.332	1.250	456	6.131	(377)	5.754
Segment-Aktiva	26.945	45.869	20.156	88.036	26.526	207.532	(24.660)	182.872
Sachinvestitionen	2.343	2.647	1.184	91	134	6.399	(13)	6.386
Abschreibungen	1.854	3.368	1.058	4.976	164	11.420	(308)	11.112
<b>2003</b>								
Außenumsätze	48.025	49.321	25.304	11.997	3.723	138.370	(1.933)	136.437
konzerninterne Umsätze	3.421	-	1.502	2.040	361	7.324	(7.324)	-
Umsätze gesamt	51.446	49.321	26.806	14.037	4.084	145.694	(9.257)	136.437
Operating Profit (Loss)	3.126	(506)	811	1.240	1.329	6.000	(314)	5.686
Segment-Aktiva	24.199	47.147	14.713	83.239	31.227	200.525	(22.075)	178.450
Sachinvestitionen	2.939	2.487	958	76	169	6.629	(15)	6.614
Abschreibungen	1.789	3.927	890	5.087	196	11.889	(290)	11.599

**Mercedes Car Group.** In Zusammenhang mit den Personalabbaumaßnahmen bei der Mercedes Car Group entstanden im Geschäftsjahr 2005 Aufwendungen in Höhe von 570 Mio. €, wovon 70 Mio. € bereits im Jahr 2005 zu Auszahlungen führten (siehe Anmerkung 5).

Eine Rückstellung, die im Zusammenhang mit einem Verfahren wegen behaupteter Verletzungen des EU-Wettbewerbsrechts gebildet wurde, ist in Höhe von 60 Mio. € aufgrund einer positiven Entscheidung des Gerichts erster Instanz des Europäischen Gerichtshofs aufgelöst worden. Dieser Betrag ist in den Vertriebskosten innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns und im Operating Profit des Segments Mercedes Car Group für das Jahr 2005 enthalten.

Durch die Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart entstanden im Segment Mercedes Car Group für das Jahr 2005 Aufwendungen in Höhe von 1.111 Mio. €. Hiervon entfielen 535 Mio. € auf die Wertberichtigung von Vermögensgegenständen sowie 576 Mio. € auf die Bildung von Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten für Sachverhalte, die bereits zu Zahlungen führten bzw. noch führen werden (siehe Anmerkung 5).

Im Jahr 2003 enthält der Operating Profit der Mercedes Car Group eine nicht zahlungswirksame außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 77 Mio. € auf das Anlagevermögen (im Wesentlichen Sachanlagen) einer Produktionsstätte in Brasilien.

**Chrysler Group.** Im Jahr 2005 resultierte aus dem Verkauf des Fahrzeug-Testgeländes »Arizona Proving Ground« ein Ertrag von 240 Mio. €. Ferner führten im Geschäftsjahr Anpassungen von früheren Annahmen im Rahmen des Turnaround-Plans zu Erträgen von 36 Mio. € (vgl. Anmerkung 7). Diesen positiven Effekten standen Aufwendungen von 99 Mio. €, die sich durch die finanzielle Unterstützung des Lieferanten Collins & Aikman ergaben, gegenüber; vgl. auch Anmerkung 32.

Im Jahr 2004 entstanden bei der Chrysler Group Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Turnaround-Plan von 145 Mio. €. Zusätzliche Belastungen resultierten mit 138 Mio. € durch Anreizprogramme zur Frühpensionierung und weitere Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen, die teilweise durch eine Korrektur der Rückstellungsermittlung für Werbemaßnahmen in Höhe von 95 Mio. € ausgeglichen wurden. Die Korrektur der Rückstellungsermittlung erfolgte, um die Rückstellungshöhe an voraussichtlich erwartete Zahlungen anzupassen.

Im Jahr 2003 haben Aufwendungen von 469 Mio. € im Zusammenhang mit dem Turnaround-Plan das operative Ergebnis der Chrysler Group beeinträchtigt. Darüber hinaus haben die Segmente Chrysler Group und Financial Services eine Regelung bezüglich der Aufteilung von Restwertrisiken für bestimmte Leasingfahrzeuge getroffen. Zusätzlich haben die Segmente Chrysler Group und Financial Services einen geringeren Ausgleich für Subventionen im Rahmen bestimmter Finanzierungsprogramme im Jahr 2003 vereinbart, die von der Chrysler Group als Verkaufsanreize (sales incentives) an Endkunden angeboten werden. Die Anpassung des Subventionsausgleichs wurde vor dem Hintergrund der damals günstigen Refinanzierungsbedingungen und der Tatsache vereinbart, dass das Segment Financial Services zum einzigen Anbieter für bestimmte subventionierte Finanzierungsangebote für die Chrysler Group wurde. Beide Transaktionen führten bei der Chrysler Group im Jahr 2003 zu einer Entlastung des operativen Ergebnisses in Höhe von 244 Mio. €. Im Segment Financial Services führten diese Anpassungen zu einer Reduzierung des Operating Profit von 244 Mio. €. Durch die beiden Transaktionen ergab sich kein Effekt auf den Operating Profit des Konzerns.

**Nutzfahrzeuge.** Am 18. März 2004 erwarb DaimlerChrysler von MMC einen weiteren Anteil an MFTBC von 22% zu einem Kaufpreis in Höhe von 394 Mio. € in bar (vgl. Anmerkung 4). Infolge des Erwerbs des Mehrheitsanteils von 65% an MFTBC und der erstmaligen Einbeziehung von MFTBC in den Konzernabschluss im März 2004 erhöhten sich die Segment-Aktiva des Segments Nutzfahrzeuge um 4,3 Mrd. €.

Nach dem Erwerb des Mehrheitsanteils an MFTBC wurden Qualitätsprobleme bei MFTBC erkannt, die Produktionsumfänge aus der Zeit vor den Erwerben der MFTBC-Anteile durch DaimlerChrysler betrafen (siehe auch Anmerkung 4 für weitere Informationen). Zum 31. Dezember 2004 hat der Konzern eine Überprüfung der vorläufigen Bewertung der wahrscheinlichen Kosten im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei MFTBC durchgeführt. Das Ergebnis dieser Überprüfung bestätigte im Wesentlichen die im dritten Quartal 2004 getroffenen Einschätzungen. Diese Maßnahmen führten im Jahr 2004 im Segment Nutzfahrzeuge zu einer Reduzierung des Operating Profits von 475 Mio. €. Dieser Betrag ergab sich aus Aufwendungen von 70 Mio. €, die im Finanzergebnis ausgewiesen sind, und Aufwendungen von 735 Mio. €, die in den Umsatzkosten enthalten sind; Aufwendungen von 330 Mio. €, die auf MFTBC-Anteile in Fremdbesitz entfallen, wurden nicht dem Operating Profit zugeordnet. Die Anteile Fremder

an diesen Aufwendungen sind in der Ableitung vom Operating Profit der Segmente zum Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne/Verluste in dem Überleitungsposten »Übriges nicht operatives Ergebnis« enthalten. Aus der anschließenden Verständigung mit MMC bezüglich zu leistender Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und erforderlichen Rückrufaktionen bei MFTBC ergab sich im Jahr 2005 ein Ertrag im Segment Nutzfahrzeuge in Höhe von 276 Mio. €.

**Financial Services.** Im Jahr 2005 ergaben sich im Segment Financial Services Belastungen aus dem Engagement bei Toll Collect in Höhe von 54 (2004: 472; 2003: 241) Mio. €. Die Aufwendungen im Jahr 2004 resultierten vor allem aus der Neueinschätzung der Gesamtaufwendungen und aus operativen Mehraufwendungen zur Absicherung des Systemstarts zum 1. Januar 2005.

Der Operating Profit des Segments Financial Services enthält im Jahr 2004 nicht zahlungswirksame Aufwendungen in Höhe von 102 Mio. € im Zusammenhang mit der Wertberichtigung des Investments in dAF.

Die Investitionen bei Vermieteten Gegenständen betragen im Segment Financial Services im Jahr 2005 16.055 (2004: 13.850; 2003: 11.631) Mio. €.

Zwei Vereinbarungen mit dem Segment Chrysler Group aus dem Jahr 2003, die den Operating Profit des Segments Financial Services mit 244 Mio. € belastet haben, sind in den Ausführungen zur Chrysler Group beschrieben.

**Übrige Aktivitäten.** Im Jahr 2005 ist im Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten insbesondere das anteilige Ergebnis der Beteiligung an der EADS von 757 Mio. € enthalten (vgl. Anmerkung 3). In den Jahren 2004 und 2003 betragen die anteiligen Ergebnisse der Beteiligungen an EADS und MMC zusammen 548 bzw. 278 Mio. €. Im Jahr 2004 waren hierin auch der Aufwand aus der Anteilsverwässerung der Beteiligung an MMC (135 Mio. €) sowie der Ertrag aus der Wechselkursabsicherung der Finanzierung dieser Beteiligung (195 Mio. €) enthalten. Aufgrund des Verlustes des maßgeblichen Einflusses auf MMC zum 29. Juni 2004 ist für MMC nur noch das anteilige Ergebnis für diesen Zeitraum berücksichtigt (Vergleiche hierzu auch Anmerkung 3).

Infolge des Rückkaufs einer Anleihe durch die MTU Aero Engines Holding AG erhöhte sich im Jahr 2005 der Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten um 53 Mio. € (vgl. Anmerkung 6).

Die Segment-Aktiva beinhalten zum 31. Dezember 2005 unter anderem den Beteiligungsbuchwert an der EADS mit 3.564 Mio. €. In den Jahren 2004 und 2003 betrug der Beteiligungsbuchwert an EADS und MMC zusammen 4.313 bzw. 4.542 Mio. €.

Im Jahr 2004 führte der Vergleich zur Beilegung aller Streitigkeiten mit Bombardier im Zusammenhang mit dem Verkauf von Adtranz im Jahr 2001 zu einem Ertrag von 120 Mio. €, der im Operating Profit dieses Segments enthalten ist.

Außerdem enthält der Operating Profit der Übrigen Aktivitäten im Jahr 2004 nicht zahlungswirksame Aufwendungen in Höhe von 70 Mio. € im Zusammenhang mit der Wertberichtigung des Investments in dAF.

Der Operating Profit des Jahres 2003 enthält einen Ertrag aus der Veräußerung der MTU Aero Engines in Höhe von 1.031 Mio. €. Bedingt durch die Entkonsolidierung der MTU Aero Engines zum 31. Dezember 2003 sind die Segment-Aktiva entsprechend vermindert. Die Umsatzerlöse, der Operating Profit sowie die Sachinvestitionen und die Abschreibungen des Segments Übrige Aktivitäten beinhalten dagegen noch die Werte für die MTU Aero Engines bis zum 31. Dezember 2003 (vgl. auch Anmerkungen 4 und 10).

Die Überleitung vom Operating Profit der Segmente zum Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste, vor Anpassungen aus der Erst-anwendung von Rechnungslegungsvorschriften und vor dem Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ergibt sich wie folgt:

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Operating Profit der Segmente	5.181	6.131	6.000
Eliminierungen	4	(377)	(314)
Konzern-Operating Profit	5.185	5.754	5.686
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(1.175)	(845)	(870)
Ertrag aus der Veräußerung des 12,4%-Anteils an MMC	681	-	-
Ertrag aus der Veräußerung des 10,5%-Anteils an HMC	-	252	-
Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	-	-	(1.960)
Zinsen und ähnliche Erträge	539	490	521
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(1.112)	(790)	(911)
Übriges Finanzergebnis	(69)	(171)	35
Übriges nicht operatives Ergebnis	(149)	(384)	(308)
Gewinn aus aufgegebenen Aktivitäten, angepasst um Steuern und die oben aufgeführten Überleitungs-posten	-	-	(84)
Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	-	-	(1.031)
Anteil des Konzerns an den oben aufgeführten Überleitungs-posten, die sich auf die at equity bilanzierten Beteiligungen beziehen	(462)	(771)	(482)
Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste, vor Anpassungen aus der Erst-anwendung von Rechnungslegungsvorschriften und vor dem Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	3.438	3.535	596

Die Außenumsätze stellen sich nach geographischen Regionen wie folgt dar:

Angaben in Millionen €	Deutschland Westeuropa <sup>1</sup>		Sonstige amerikanische Länder		Asien	Sonstige Länder	Aufgegebene Aktivitäten	Daimler-Chrysler-Konzern
	USA	Länder						
2005	20.948	26.389	67.015	13.919	12.525	8.980	-	149.776
2004	22.315	26.530	64.232	11.295	10.093	7.594	-	142.059
2003	24.182	26.975	64.757	10.399	6.786	5.271	(1.933)	136.437

<sup>1</sup> ohne Deutschland

Von den langfristigen Aktiva entfallen 20.682 (2004: 21.209; 2003: 21.164) Mio. € auf Deutschland, 44.007 (2004: 35.250; 2003: 36.430) Mio. € auf die USA und 17.716 (2004: 15.982; 2003: 13.102) Mio. € auf übrige Länder.

### 36. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (»basic earnings per share«) und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings per share«) berechnet sich auf Basis des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten wie folgt:

Werte in Millionen € bzw. Millionen Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie	2005	2004	2003
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten – »basic earnings (loss) per share«	2.851	2.466	(418)
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	-	-	-
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten – »diluted earnings (loss) per share«	2.851	2.466	(418)
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings (loss) per share«	1.014,7	1.012,8	1.012,7
Verwässerungseffekt durch Stock-Options in 2005 und 2004	3,0	1,7	-
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings (loss) per share«	1.017,7	1.014,5	1.012,7
<b>Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten</b>			
Ergebnis je Aktie (»basic earnings (loss) per share«)	2,80	2,43	(0,41)
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings (loss) per share«)	2,80	2,43	(0,41)

Das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) für das Jahr 2003 berücksichtigt keine verwässernden Effekte aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, weil der Konzern in diesem Jahr ein negatives Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten auswies. Der gewogene Durchschnitt der ausgegebenen Aktien wäre potenziell durch 0,5 Mio. Aktien aus der Ausübung der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen verwässert worden, wenn der Konzern per 31. Dezember 2003 ein positives Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten gehabt hätte.

Stock-Options, die zum Bezug von 65,7 Mio., 67,1 Mio. und 71,6 Mio. DaimlerChrysler-Aktien berechtigten und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan 2000 gewährt wurden, sind nicht in die Berechnung der Ergebnisse je Aktie (voll verwässert) für die Berichtsperioden 2005, 2004 und 2003 einbezogen worden, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der DaimlerChrysler-Aktie in diesen Perioden lagen.

### 37. Transaktionen mit nahe stehenden Personen

DaimlerChrysler bezieht im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit weltweit Materialien und Dienstleistungen von zahlreichen Zulieferern. Unter diesen Zulieferern befinden sich auch Unternehmen, an denen DaimlerChrysler beteiligt ist oder die eine Verbindung zu Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands der DaimlerChrysler AG haben.

In den vergangenen Jahren ging der Konzern mehrere Kooperationsprojekte mit der MMC ein. Im November 2005 veräußerte DaimlerChrysler seinen verbliebenen 12,4%-Anteil an MMC. Die laufenden Kooperationsprojekte sind von dieser Veräußerung nicht betroffen und werden, wie zuvor vereinbart, fortgeführt. Zu diesen Projekten gehören zum Beispiel die gemeinsame Entwicklung und Produktion von Motoren, die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugplattformen und die gemeinsame Produktion von Pkws, Geländewagen und Pickup-Trucks in Europa, Nordamerika, China und Südafrika.

DaimlerChrysler hat mit McLaren Cars Ltd. eine Vereinbarung über die Produktion des Mercedes McLaren Sportwagens SLR getroffen, dessen Markteinführung im Jahr 2004 erfolgte. McLaren Cars Ltd. ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der McLaren Group Ltd., an der DaimlerChrysler eine 40% Beteiligung hält.

Wie in Anmerkung 3 ausführlich erörtert, hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit seiner 45%igen Eigenkapitalbeteiligung an dem Joint Venture Toll Collect eine Reihe von Garantien ausgeben. Darüber hinaus ist Bernhard Walter, ein Mitglied des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG, zudem auch Mitglied im Aufsichtsrat der Deutschen Telekom AG, einem der anderen Teilhaber an Toll Collect.

Im Jahr 2003 verkaufte DaimlerChrysler eine 60%-Beteiligung an Mercedes-Benz Lenkungen GmbH an die ThyssenKrupp Automotive AG. DaimlerChrysler bewertete seitdem die verbliebene 40%-Beteiligung an diesem Unternehmen at equity. Bernhard Walter, Mitglied des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG, ist zugleich auch Mitglied im Aufsichtsrat der ThyssenKrupp AG, der Muttergesellschaft der ThyssenKrupp Automotive AG. In der Aufsichtsratsitzung, in der über diesen Verkauf beschlossen wurde, enthielt sich Bernhard Walter der Abstimmung. Wie in Anmerkung 4 beschrieben, veräußerte DaimlerChrysler im Jahr 2005 seine verbliebene 40%-Beteiligung an dieser Gesellschaft an ThyssenKrupp Automotive AG und bezieht weiterhin Produkte von dieser Gesellschaft.

Im Mai 2002 hat unsere vollkonsolidierte Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Corporation (»DCC«) ihre Produktionsstätte »Dayton Thermal Products« an Behr Dayton, ein Gemeinschaftsunternehmen mit Behr America Inc., veräußert. Am 1. Mai 2004 veräußerte DCC den verbliebenen Minderheitsanteil an Behr America Inc. DCC ist aufgrund eines im Zusammenhang mit der Veräußerung abgeschlossenen Lieferabkommens verpflichtet, Produkte zu Marktpreisen von dem ehemaligen Gemeinschaftsunternehmen zu erwerben. Dieses Lieferabkommen ist von April 2002 bis April 2008 gültig. Die Preisgestaltung für die Produkte basierte auf der bestehenden Kostenstruktur von Dayton Thermal Products und war mit der Preisgestaltung vor dem Verkauf vergleichbar.

Dr. Mark Wössner, Mitglied des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG, erhielt im Jahr 2005 Mietzahlungen in Höhe von 1 Mio. € von der Westfalia Van Conversion GmbH, einer 100%igen Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler AG, für die Vermietung von Grundstücken und Gebäuden.

DaimlerChrysler unterhält Geschäftsbeziehungen zu geschäftsüblichen Konditionen mit der EADS. Der Konzern hält diese Transaktionen einzeln und in Summe betrachtet für unwesentlich. Herr Lagardère, ein Mitglied des Aufsichtsrates der DaimlerChrysler AG, ist auch einer der beiden Vorsitzenden des Board of Directors der EADS.

Gesellschaften des DaimlerChrysler-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 DaimlerChrysler-Konzerns sowie der Verkauf oder die Vermietung von Fahrzeugen oder die Bereitstellung von Finanzdienstleistungen durch DaimlerChrysler an Gesellschaften der Lagardère Gruppe. Arnaud Lagardère, der im April 2005 Mitglied des Aufsichtsrates wurde, ist persönlich haftender Gesellschafter und Geschäftsführer der Muttergesellschaft der Lagardère Gruppe, Lagardère SCA, einer börsennotierten Gesellschaft.

#### **Folgende Transaktionen wurden mit Aktionären von DaimlerChrysler getätigt:**

Im Jahr 2005 entstanden DaimlerChrysler Kosten in Höhe von rund 800.000 \$ für Werbung und Marketing-Maßnahmen in einer US-Zeitschrift. Earl G. Graves, Mitglied des Aufsichtsrats und Aktionär der DaimlerChrysler AG, ist Chairman, Chief Executive Officer und alleiniger Anteilseigner der obersten Muttergesellschaft dieser Zeitschrift.

Im Juli 2005 schlossen DCC und Haden Prism LLC (»Haden«) eine Vereinbarung zum Bau und Betrieb einer Fahrzeuglackiererei durch Haden auf dem Produktionskomplex der Chrysler Group in Toledo (US-Bundesstaat Ohio) ab. Diese Vereinbarung ist Teil eines Projektes zur Ansiedlung von Lieferanten auf dem Betriebsgelände der Chrysler Group. Der Betriebsstart ist für 2006 vorgesehen. Haden ist eine indirekte Tochtergesellschaft der Haden International Group, Inc., deren Anteile zu 75% von Palladium Equity Partners (»Palladium«) gehalten werden, einer privaten Investmentgesellschaft, die auch Beteiligungen an mehreren anderen Unternehmen hält. Robert J. Lanigan, ein Mitglied des Aufsichtsrates der DaimlerChrysler AG, ist ein Partner und Gesellschafter von Palladium.

DaimlerChrysler Canada Inc. zahlte 1,2 Mio. CAD an eine Tochtergesellschaft der Mosaic Sales Solutions Holding Company für Marketingdienstleistungen, die im Rahmen einer Ausschreibung im April 2005 an die Tochtergesellschaft vergeben worden waren. Tony LaSorda, der Chief Executive Officer dieser Tochtergesellschaft, ist der Bruder von Thomas LaSorda, dem seit September 2005 für die Chrysler Group zuständigen Vorstandsmitglied der DaimlerChrysler AG.

Im Laufe des Jahres 2005 reduzierte die Deutsche Bank AG ihren Anteil an DaimlerChrysler, der zum 31. Dezember 2004 noch 11,8% betrug, und hält mittlerweile weniger als 5% der ausgegebenen Anteile an der DaimlerChrysler AG. DaimlerChrysler bezieht von der Deutsche Bank AG und ihren Tochtergesellschaften unterschiedliche Dienstleistungen. Die Gebühren für diese Dienstleistungen sind angemessen und marktüblich. Darüber hinaus betreibt die Deutsche Bank AG das Mitarbeiterkreditkartenprogramm für Geschäftsreisen für DaimlerChrysler und erhielt dafür eine Garantie von DaimlerChrysler. Diese Garantie, die zum 31. Dezember 2004 noch 651 Mio. € betrug, wurde im Jahr 2005 auf 20 Mio. € reduziert. Mit dieser Summe haftet DaimlerChrysler für die Verbindlichkeiten seiner Mitarbeiter gegenüber der Deutsche Bank AG aus diesem Programm. Aus dieser Garantie haben sich bisher für DaimlerChrysler keine Zahlungen größeren Umfangs ergeben.

Am 7. Juli 2004 hat DaimlerChrysler 22.227.478 Stück EADS-Anteile (rund 3% an EADS) im Rahmen einer Wertpapierleihe an die Deutsche Bank AG verliehen. Im Gegenzug erhielt DaimlerChrysler eine Sicherheitsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot.

### 38. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie zusätzliche Informationen bezüglich des Deutschen Corporate Governance Kodex

**Vergütung.** Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der DaimlerChrysler AG berechnen sich aus der Summe aller zufließenden Vergütungen in bar und in geldwerten Vorteilen aus Sachbezügen.

Es entfielen 9,3 Mio. € auf fixe, 24,6 Mio. € auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene und 1,0 Mio. € auf langfristig erfolgsbezogene Vergütungskomponenten. Das entspricht im Jahr 2005 einer Summe von 34,9 Mio. €.

Dem Vorstand wurden im Jahr 2005 insgesamt 454.914 virtuelle Aktien im Rahmen der langfristigen aktienorientierten Vergütung, dem so genannten »Performance Phantom Share Plan«, gewährt. Deren Auszahlung erfolgt in Abhängigkeit von internen und externen Erfolgszielen, bei durchgängiger Tätigkeit im Konzern, erst im Jahr 2009. Der Ausweis der entsprechenden Bezüge erfolgt dann im Rahmen der erfolgsorientierten Vergütung für das Geschäftsjahr 2009. Weitere Informationen zur aktienorientierten Vergütung befinden sich in Anmerkung 24.

Im Jahr 2005 konnten aus dem im Jahr 2003 gewährten Stock Option Plan Ausübungen vorgenommen werden. Hierbei wurden von den Vorständen insgesamt 167.500 Optionen ausgeübt.

Die im Geschäftsjahr 2005 ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder hatten darüber hinaus Anspruch auf Auszahlung von zeitanteilig bis zum jeweiligen Ausscheiden erdienten Vergütungen aus den noch laufenden 3-Jahres-Leistungsplänen bzw. der im Jahr 2005 erstmals gewährten neuen aktienorientierten Vergütung. Darüber hinaus entstanden Ausgaben im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen für andere Vorstandsmitglieder, für die bereits in der Vergangenheit Rückstellungen gebildet worden sind. Der Gesamtwert beider Sachverhalte liegt bei 23,8 Mio. €.

Die im Jahr 2005 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 16,9 Mio. €. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen sind insgesamt 292,9 Mio. € zurückgestellt.

Die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG lag im Jahr 2005 bei 2,0 Mio. €. Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist gemäß einer Kodexempfehlung im Corporate Governance Bericht ausgewiesen. Für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der dort beschriebenen Gremientätigkeiten, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, wurden keine Vergütungen gewährt. Ausgenommen ist die Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus ihrem Arbeitsvertrag.

Zum 31. Dezember 2005 bestehen keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder der DaimlerChrysler AG.

**Geschäfte mit nahestehenden Personen.** Für die Darstellung der Geschäfte mit nahestehenden Personen, die auch Aktionäre der DaimlerChrysler AG sind, vergleiche den letzten Abschnitt in Anmerkung 37.

**Drittunternehmen.** Zum 31. Dezember 2005 hielt DaimlerChrysler 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 % <sup>1</sup>	6,8
Eigenkapital in Millionen € <sup>2</sup>	828
Ergebnis in Millionen € <sup>2</sup>	253

<sup>1</sup> zum 31. Dezember 2005

<sup>2</sup> Angaben auf Basis des landesrechtlichen Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr zum 31. März 2005

### 39. Honorare des Abschlussprüfers

Die Honorare des Abschlussprüfers KPMG für Dienstleistungen der Geschäftsjahre 2005, 2004 und 2003 setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	2005	2004	2003
Prüfungshonorare	42	39	34
Prüfungsnahe Honorare	11	14	7
Steuerberatungshonorare	5	6	6
Übrige Honorare	4	5	3
	62	64	50

# Übergang auf International Financial Reporting Standards (IFRS)

**EU-Verordnung zur Anwendung von IFRS.** Im Juli 2002 haben das Europäische Parlament und der Europäische Rat eine Verordnung zur Anwendung der IFRS verabschiedet. Danach sind alle kapitalmarktorientierten Unternehmen mit Sitz in einem EU-Land verpflichtet, für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2005 beginnen, ihre Konzernabschlüsse nach IFRS aufzustellen. Den Mitgliedstaaten ist es jedoch gestattet, für Unternehmen, die lediglich mit Schuldtiteln notiert sind oder für Zwecke einer Börsennotierung außerhalb der Europäischen Union bereits international anerkannte Standards anwenden, die zwingende Anwendung der IFRS bis zum Jahr 2007 zu verschieben. Letzteres gilt insbesondere für Unternehmen wie DaimlerChrysler, die an der New York Stock Exchange notiert sind und ihren Konzernabschluss daher nach US-GAAP erstellen. In Deutschland wurde diese Verlängerungsoption im Dezember 2004 im Rahmen des Bilanzrechtsreformgesetzes (BilReG) umgesetzt. Auf Basis des gegenwärtigen Planungsstands werden wir voraussichtlich erstmals zu Beginn des Geschäftsjahrs 2007 zusätzlich einen Konzernabschluss nach IFRS für das Geschäftsjahr 2006 (inklusive einer Vergleichsperiode 2005) aufstellen und veröffentlichen.

**Auswirkungen der Unterschiede zwischen IFRS und US-GAAP.** Im September 2002 haben das International Accounting Standards Board (IASB) und das US Financial Accounting Standards Board (FASB) ein »Short-term Convergence«-Projekt in ihren Projektplan aufgenommen mit dem Ziel, eine Reihe bestehender Divergenzen kurzfristig zu beseitigen. Längerfristig verfolgen IASB und FASB weiterhin das Ziel, verbleibende Unterschiede durch gemeinsame Projekte und die Koordinierung der künftigen Arbeitsprogramme zu reduzieren oder zu beseitigen. Darüber hinaus wurde die Zusammenarbeit der jeweiligen Auslegungsgremien zur Annäherung in Interpretations- und Anwendungsfragen vereinbart. DaimlerChrysler unterstützt die weitere Angleichung von IFRS und US-GAAP. Obwohl auf dem Weg zu einer weitgehenden Verringerung der Unterschiede zwischen den beiden Regelwerken bereits Fortschritte erzielt wurden, existieren gegenwärtig noch wesentliche Unterschiede. DaimlerChrysler erwartet aus der Anwendung von IFRS begrenzte Auswirkungen auf die Vergleichbarkeit und Stetigkeit der Finanzberichterstattung. Auf Basis des gegenwärtigen

Regelungsstands gehen wir davon aus, dass die Anzahl der Unterschiede zwischen US-GAAP und IFRS mit wesentlichen Auswirkungen auf unseren Konzernabschluss gering ist und sie vor allem folgende Themengebiete betreffen:

**Forschungs- und Entwicklungskosten.** Nach US-GAAP sind Forschungs- und Entwicklungskosten grundsätzlich sofort als Aufwand zu erfassen. Nach IFRS ist zwischen Forschung und Entwicklung zu unterscheiden. Forschungskosten sind sofort als Aufwand zu erfassen, während Entwicklungskosten bei Erfüllung spezifischer Kriterien zu aktivieren und abzuschreiben sind.

**Qualifying Special Purpose Entities (QSPE).** Zweckgesellschaften (QSPE) werden gegründet, um ein definiertes Ziel zu erreichen, beispielsweise um ein Leasinggeschäft durchzuführen oder Forderungen zu verkaufen. Nach US-GAAP sind QSPEs von der Konsolidierungspflicht befreit. Im Gegensatz hierzu gelten nach IFRS die allgemeinen Vorschriften zur Konsolidierung. Für DaimlerChrysler führt diese Regelung dazu, dass im Vergleich zu US-GAAP insbesondere im Zusammenhang mit dem Verkauf von Forderungen zusätzliche Zweckgesellschaften konsolidiert werden.

**Pensionsverpflichtungen.** In Übereinstimmung mit IFRS 1, »First-time Adoption of International Financial Reporting Standards«, wird DaimlerChrysler die Bestimmungen des IAS 19, Employee Benefits, nicht rückwirkend auf den Zeitraum seit Auflage seiner leistungsorientierten Pensionspläne anwenden. Dementsprechend basiert die Netto-Pensionsverbindlichkeit bzw. das Netto-Pensionsvermögen zum 1. Januar 2005 für leistungsorientierte Pensionspläne auf dem versicherungsmathematisch ermittelten Anwartschaftsbarwert unter Berücksichtigung künftiger Gehaltssteigerungen (Defined Benefit Obligation – DBO) abzüglich des Marktwerts des Fondsvermögens. Unterschiede zu den nach US-GAAP bilanzierten Werten werden in der IFRS-Eröffnungsbilanz mit den Rücklagen verrechnet. Aufgrund der Bedeutung noch nicht berücksichtigter versicherungsmathematischer Verluste wird der hieraus resultierende Effekt im Rahmen der Einführung von IFRS voraussichtlich den größten Einfluss auf das Konzerneigenkapital haben.



# Zehnjahresübersicht

Werte in Millionen €

	1996	1997	1998	1999	2000	2001 <sup>1</sup>	2002 <sup>1</sup>	2003 <sup>1</sup>	2004 <sup>1</sup>	2005
<b>Aus der Gewinn- und Verlustrechnung:</b>										
Umsatz	100.233	116.057	130.122	148.243	160.278	150.422	147.408	136.437	142.059	149.776
Personalaufwand	21.648	23.370	25.033	26.158	26.500	25.095	24.163	24.287	24.216	25.731
davon: Löhne und Gehälter	17.143	18.656	19.982	21.044	21.836	20.073	19.701	18.897	18.750	19.750
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	5.616	6.364	6.540	7.438	7.241	5.848	5.942	5.571	5.658	5.649
Operating Profit	6.212	6.230	8.593	11.012	9.752	(1.346)	6.827	5.686	5.754	5.185
Operating Profit in % des Umsatzes	6,2%	5,4%	6,6%	7,4%	6,1%	(0,9%)	4,6%	4,2%	4,1%	3,5%
Finanzergebnis	120	594	493	278	110	131	2.746	(2.792)	(1.077)	217
Ergebnis vor Ertragssteuern u. außerordentl. Ergebnis	5.406	5.995	7.697	9.473	4.280	(1.703)	6.439	596	3.535	3.438
Net Operating Income	-	4.946	5.829	6.552	8.796	332	6.116	1.467	3.165	3.635
Net Operating Income in % der Net Assets (RONA)	-	10,9%	11,6%	12,3%	14,8%	0,5%	9,4%	2,5%	5,7%	6,6%
Konzernergebnis	4.022	6.547	4.820	5.746	7.894	(593)	5.098	448	2.466	2.846
Konzernergebnis je Aktie (€)	4,09	4,28 <sup>2</sup>	5,03	5,73	7,87	(0,59)	5,06	0,44	2,43	2,80
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€)	4,05	4,21 <sup>2</sup>	4,91	5,69	7,80	(0,59)	5,03	0,44	2,43	2,80
Dividendensumme	-	-	2.356	2.358	2.358	1.003	1.519	1.519	1.519	1.527
Dividende je Aktie (€)	-	-	2,35	2,35	2,35	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50
Dividende und Steuergutschrift <sup>3</sup> je Aktie (€)	-	-	3,36	3,36	3,36	-	-	-	-	-

## Aus der Bilanz:

Sachanlagen	23.111	28.558	29.532	36.434	40.145	41.180	36.285	32.933	34.017	36.739
Vermietete Gegenstände	7.905	11.092	14.662	27.249	33.714	36.002	28.243	24.385	26.711	34.238
Umlaufvermögen	54.888	68.244	75.393	93.199	99.852	103.414	104.104	103.881	105.188	109.213
davon: Liquide Mittel	12.851	17.325	19.073	18.201	12.510	14.536	12.439	14.296	11.666	12.647
Bilanzsumme	101.294	124.831	136.149	174.667	199.274	207.616	187.527	178.450	182.872	201.632
Eigenkapital	22.355	27.960	30.367	36.060	42.422	38.928	35.076	34.486	33.522	36.449
davon: Gezeichnetes Kapital	2.444	2.391	2.561	2.565	2.609	2.609	2.633	2.633	2.633	2.647
Rückstellungen	32.135	36.007	35.057	38.211	36.972	42.476	43.995	39.544	41.938	46.682
Verbindlichkeiten	41.672	54.313	62.527	90.560	109.661	115.337	99.883	95.745	97.935	104.576
davon: Finanzverbindlichkeiten	25.496	34.375	40.430	64.488	84.783	91.395	78.824	75.311	76.270	80.932
Finanzverbindlichkeiten in % des Eigenkapitals	114%	123%	133%	179%	200%	235%	225%	218%	228%	222%
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	36.989	45.953	47.601	55.291	75.336	87.814	79.778	73.422	72.192	78.784
Kurzfristiges Fremdkapital	41.950	50.918	58.181	83.315	81.516	80.874	72.673	70.542	77.158	86.399
Kurzfristige Aktiva ohne Vorräte in % des kurzfristigen Fremdkapitals	-	85%	79%	66%	67%	64%	72%	74%	67%	65%
Net Assets im Jahresdurchschnitt	-	45.252	50.062	53.174	59.496	66.094	65.128	59.572	55.885	55.301

Werte in Millionen €

	1996	1997	1998	1999	2000	2001 <sup>1</sup>	2002 <sup>1</sup>	2003 <sup>1</sup>	2004 <sup>1</sup>	2005
<b>Aus der Kapitalflussrechnung:</b>										
Investitionen in Sachanlagen	6.721	8.051	8.155	9.470	10.392	8.896	7.145	6.614	6.386	6.580
Investitionen in Vermietete Gegenstände	4.891	7.225	10.245	19.336	19.117	17.951	17.704	15.604	17.678	20.236
Abschreibungen auf Sachanlagen	4.427	5.683	4.937	5.655	6.645	7.580	6.385	5.841	5.498	6.039
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	1.159	1.456	1.972	3.315	6.487	7.254	7.244	5.579	5.445	6.341
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit <sup>4</sup>	9.956	12.337	16.681	18.023	16.017	15.944	15.909	13.826	11.060	12.353
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit <sup>4</sup>	(8.745)	(14.530)	(23.445)	(32.110)	(32.709)	(13.287)	(10.839)	(13.608)	(16.682)	(11.222)

**Börsenkennzahlen:**

Jahresendkurs Frankfurt (€)	-	-	83,60	77,00	44,74	48,35	29,35	37,00	35,26	43,14
New York (US \$)	-	-	96,06	78,25	41,20	41,67	30,65	46,22	48,05	51,03
Durchschnittl. Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	981,6	949,3	959,3	1.002,9	1.003,2	1.003,2	1.008,3	1.012,7	1.012,8	1.014,7
Durchschnittl. Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	994,0	968,2	987,1	1.013,6	1.013,9	1.003,2	1.013,9	1.012,7	1.014,5	1.017,7

**Rating:**

Langfristiges Credit Rating										
Standard & Poor's	-	-	A +	A +	A	BBB+	BBB+	BBB	BBB	BBB
Moody's	-	-	A 1	A 1	A 2	A 3	A 3	A3	A3	A3
Fitch	-	-	-	-	-	-	-	BBB+	BBB+	BBB+
Dominion Bond	-	-	-	-	-	-	-	A-	A-	A-

<b>Beschäftigte im Jahresdurchschnitt</b>	419.758	421.661	433.939	463.561	449.594	379.544	370.677	370.684	379.019	386.465
---	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

1 Gegenüber dem Ausweis in den vergangenen Jahren sind einzelne Werte angepasst worden. Siehe auch Anmerkung 1 des Konzernanhangs.

2 Ohne einmalige positive Steuereffekte, insbesondere aufgrund der Sonderausschüttung von 10,23 € je Aktie.

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.

# Glossar

**Code of Ethics.** Der Ethik-Kodex gilt für die Mitglieder des Vorstands und Führungskräfte, die auf die Planung und Berichterstattung im Rahmen der Jahres- und Quartalsabschlüsse wesentlichen Einfluss haben. Die in dem Kodex enthaltenen Vorschriften sind darauf ausgerichtet, Fehlverhalten zu vermeiden und ethisches Verhalten sowie eine korrekte Veröffentlichung von Unternehmensinformationen sicherzustellen.

**Corporate Governance.** Unter dem Stichwort Corporate Governance werden Fragen der Unternehmensführung und -kontrolle diskutiert. Die Gestaltung der Corporate Governance der DaimlerChrysler 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, der ökonomische, ökologische und soziale Aspekte einbezieht.

**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.

**Free Float.** Als Free Float oder auch Streubesitzanteil bezeichnet man den Anteil der Aktien, die von Aktionären mit weniger als 5% der Aktien gehalten werden (vgl. S. 25).

**Goodwill.** Als Goodwill bezeichnet man beim Kauf eines Unternehmens den Teil des Kaufpreises, der das Eigenkapital des erworbenen Unternehmens, nach Berücksichtigung der Vermögensgegenstände und Schulden zu Verkehrswerten, übersteigt.

**IFRS – International Financial Reporting Standards.** Die IFRS sind eine Sammlung von Standards und Interpretationen, die von einem unabhängigen privaten Gremium, dem International Accounting Standards Board (IASB), entwickelt werden. In den IFRS werden Regeln zur externen Rechnungslegung und Berichterstattung von Unternehmen aufgestellt. DaimlerChrysler wird voraussichtlich erstmals zu Beginn des Geschäftsjahres 2007 einen Konzernabschluss nach IFRS für das Geschäftsjahr 2006 aufstellen und veröffentlichen (vgl. S. 203).

**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. 44).

**Konsolidierungskreis.** Der Konsolidierungskreis bezeichnet die Summe aller Gesellschaften, die konsolidiert werden, d. h. vollkonsolidierte und nach der Equity-Methode einbezogene Gesellschaften.

**Net Assets.** Die Net Assets stellen das gebundene Kapital des Konzerns sowie der industriellen Geschäftsfelder dar; sie sind definiert als Summe aus Eigenkapital sowie Fremdkapital und Pensionsrückstellungen des Industriebereichs. Die für das Finanzdienstleistungsgeschäft relevante Kapitalbasis ist das Eigenkapital (vgl. S. 44).

**Net Operating Income.** Das Net Operating Income stellt die für die Erfolgsmessung des Konzerns relevante operative Ergebnisgröße nach Steuern dar.

**Operating Profit.** Der Operating Profit stellt die operative Ergebnisgröße vor Steuern dar (vgl. S. 39 ff).

# Stichwortverzeichnis

**Rating.** Einschätzung der Bonität eines Unternehmens, die durch Ratingagenturen vergeben wird.

**ROE – Return on Equity.** Für das Finanzdienstleistungsgeschäft wird die Kapitalrentabilität mit Hilfe des ROE (Eigenkapitalrendite) gemessen. Der ROE ist definiert als Quotient aus Operating Profit und Eigenkapital.

**RONA – Return on Net Assets.** Für den Konzern und die industriellen Geschäftsfelder wird die Kapitalrentabilität mit Hilfe des RONA (Kapitalrendite) gemessen. Der RONA ist definiert als Quotient aus Net Operating Income (Konzern) bzw. Operating Profit (industrielle Geschäftsfelder) und Net Assets (vgl. S. 45).

**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 sowie Offenlegungs- und Prüfungspflichten erweitert.

**US-GAAP – United States Generally Accepted Accounting Principles.** In den USA allgemein anerkannte Rechnungslegungsprinzipien für die Bilanzierung, Bewertung und Offenlegung, die DaimlerChrysler anwendet.

**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 positivem Value Added liegt die Kapitalrendite über dem Kapitalkostensatz (vgl. S. 45).

<b>Absatz</b>	<b>35, 72, 76, 80</b>
<b>Aktie</b>	<b>24 ff, 166</b>
<b>Bestätigungsvermerk</b>	<b>125</b>
<b>Cash Flow</b>	<b>48, 130 f, 182</b>
<b>Code of Ethics</b>	<b>106</b>
<b>CORE</b>	<b>74</b>
<b>Corporate Governance</b>	<b>102 ff</b>
<b>Dividende</b>	<b>43</b>
<b>EADS</b>	<b>87, 144</b>
<b>Eigenkapital</b>	<b>53, 129, 166 f</b>
<b>Equity-Methode</b>	<b>144 ff</b>
<b>Ergebnis je Aktie (EPS)</b>	<b>200</b>
<b>Ertragslage</b>	<b>37 ff</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>42, 155</b>
<b>Goodwill</b>	<b>160</b>
<b>Integrity Code</b>	<b>106</b>
<b>Investitionen</b>	<b>53, 67</b>
<b>Investor Relations</b>	<b>26</b>
<b>Konsolidierungskreis</b>	<b>143</b>
<b>Konzernergebnis</b>	<b>43</b>
<b>Latente Steuern</b>	<b>155 ff</b>
<b>Net Assets</b>	<b>44</b>
<b>Operating Profit</b>	<b>39 ff, 197, 199</b>
<b>Pensionsverpflichtungen</b>	<b>170 ff</b>
<b>Portfolioveränderungen</b>	<b>33</b>
<b>Qualität</b>	<b>74</b>
<b>Rating</b>	<b>52</b>
<b>RONA – Return on Net Assets</b>	<b>45</b>
<b>Sarbanes-Oxley-Act</b>	<b>121</b>
<b>Segmentberichterstattung</b>	<b>195 ff</b>
<b>Stock Options</b>	<b>111, 167 ff</b>
<b>Strategie</b>	<b>32</b>
<b>Toll Collect</b>	<b>23, 85, 146 f</b>
<b>Umsatz</b>	<b>36, 197, 199</b>
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>180 f</b>
<b>Vergütungssystem</b>	<b>110 ff</b>
<b>World Engine</b>	<b>23, 78</b>
<b>Wertbeitrag</b>	<b>45</b>
<b>Zukunftssicherung 2012</b>	<b>92</b>

# Internationale Konzernrepräsentanzen

## **Berlin**

Tel. +49 30 2594 1100  
Fax +49 30 2594 1109

## **Abidjan**

Tel. +225 21 75 1001  
Fax +225 21 75 1090

## **Abu Dhabi**

Tel. +97 1 4 8833 200  
Fax +97 1 4 8833 201

## **Bangkok**

Tel. +66 2344 6100  
Fax +66 2676 5550

## **Brüssel**

Tel. +32 2 23311 33  
Fax +32 2 23311 80

## **Budapest**

Tel. +36 1 8877 002  
Fax +36 1 8877 001

## **Buenos Aires**

Tel. +54 11 4808 8719  
Fax +54 11 4808 8702

## **Caracas**

Tel. +58 241 613 2460  
Fax +58 241 613 2462

## **Hanoi**

Tel. +84 8 8958 710  
Fax +84 8 8958 714

## **Hong Kong**

Tel. +86 10 6598 3388  
Fax +86 10 6590 6265

## **Istanbul**

Tel. +90 212 482 3520  
Fax +90 212 482 3521

## **Jakarta**

Tel. +62 21 86 899 100  
Fax +62 21 86 899 611

## **Kairo**

Tel. +20 2 529 9120  
Fax +20 2 529 9105

## **Kiew**

Tel. +380 44 206 8080  
Fax +380 44 206 8088

## **Kuala Lumpur**

Tel. +603 2246 8811  
Fax +603 2246 8812

## **Lagos**

Tel. +234 1 461 8727  
Fax +234 1 261 2945

## **Ljubljana**

Tel. +386 1 5883 798  
Fax +386 1 5883 799

## **Madrid**

Tel. +34 91 484 6161  
Fax +34 91 484 6019

## **Melbourne**

Tel. +61 39 566 9104  
Fax +61 39 566 9110

## **Mexiko City**

Tel. +52 55 5081 7313  
Fax +52 55 5081 7479

## **Milton Keynes**

Tel. +44 190 8245 800  
Fax +44 190 8245 802

## **Moskau**

Tel. +7 495 745 2616  
Fax +7 495 745 2614

## **Neu Delhi**

Tel. +91 20 2750 5800  
Fax +91 20 2750 5951

## **Paris**

Tel. +33 1 39 23 5400  
Fax +33 1 39 23 5442

## **Peking**

Tel. +86 10 6590 6227  
Fax +86 10 6590 6337

## **Pretoria**

Tel. +27 12 677 1502  
Fax +27 12 666 8191

## **Rom**

Tel. +39 06 4144 2405  
Fax +39 06 4121 9097

## **São Paulo**

Tel. +55 11 4173 7171  
Fax +55 11 4173 7118

## **Seoul**

Tel. +82 2 2112 2555  
Fax +82 2 2112 2644

## **Singapur**

Tel. +65 6849 8321  
Fax +65 6849 8493

## **Skopje**

Tel. +389 2 2580 000  
Fax +389 2 2580 401

## **Sofia**

Tel. +359 2 919 8811  
Fax +359 2 945 4014

## **Taipeh**

Tel. +886 2 2715 9696  
Fax +886 2 2719 2776

## **Taschkent**

Tel. +998 71 120 6374  
Fax +998 71 120 6674

## **Teheran**

Tel. +98 21 2204 6047  
Fax +98 21 2204 6126

## **Tel Aviv**

Tel. +972 9 957 9091  
Fax +972 9 957 6872

## **Tokio**

Tel. +81 3 5572 7172  
Fax +81 3 5572 7126

## **Warschau**

Tel. +48 22 312 7200  
Fax +48 22 312 7201

## **Washington D.C.**

Tel. +1 202 414 6756  
Fax +1 202 414 6729

## **Windsor, Ontario**

Tel. +1 519 973 2201  
Fax +1 519 973 2226

## **Zagreb**

Tel. +385 1 348 6600  
Fax +385 1 348 6601

# Adressen/Informationen/Internet

## **DaimlerChrysler AG**

70546 Stuttgart

Tel. +49 711 17 0

Fax +49 711 17 22244

[www.daimlerchrysler.com](http://www.daimlerchrysler.com)

## **DaimlerChrysler Corporation**

Auburn Hills, MI 48326-2766

USA

Tel. +1 248 576 5741

[www.daimlerchrysler.com](http://www.daimlerchrysler.com)

## **Investor Relations**

Stuttgart

Tel. +49 711 17 92261

+49 711 17 95256

+49 711 17 95277

Fax +49 711 17 94109

+49 711 17 94075

## **Publikationen für unsere Aktionäre:**

- Geschäftsbericht (deutsch, englisch)
- Form 20-F (englisch)
- Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal (deutsch und englisch)
- Umweltbericht (deutsch und englisch)
- Bericht zur gesellschaftlichen Verantwortung (deutsch und englisch)
- Bericht zur Nachhaltigkeit (deutsch und englisch)

Der nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellte Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG, der von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden ist, wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart hinterlegt.

Die genannten Informationen können angefordert werden bei:  
DaimlerChrysler AG  
Investor Relations  
HPC 0324  
70546 Stuttgart

Außerdem steht zur Anforderung der Unterlagen folgende Telefon- und Telefaxnummer zur Verfügung: +49 711 17 92287

[www.daimlerchrysler.com/investor](http://www.daimlerchrysler.com/investor)

**Weitere 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 DaimlerChrysler AG und Berichte an die US-Börsenaufsicht SEC für alle Geschäftsjahre seit 1998 abrufbar. Darüber hinaus finden Sie aktuelle Meldungen, Präsentationen, diverse Kennzahlen-Übersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote.

# DaimlerChrysler weltweit

	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutzfahrzeuge	Vertrieb Fahrzeuge	Financial Services	Übrige Aktivitäten
<b>Europa</b>						
Produktionsstandorte	10	-	19	-	-	3
Vertriebsstandorte	-	-	-	5.333	76	209
Umsatz (Mio. €)	30.088	3.060	17.201	-	6.208	1.234
Belegschaft	92.930	244	57.477	42.225	4.602	14.795
<b>NAFTA</b>						
Produktionsstandorte	1	30	18	-	-	2
Vertriebsstandorte	-	-	-	4.965	33	533
Umsatz (Mio. €)	12.043	45.439	12.770	-	8.609	466
Belegschaft	4.472	82.321	26.838	2.777	5.326	1.930
<b>Südamerika</b>						
Produktionsstandorte	1	2	3	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	611	9	59
Umsatz (Mio. €)	202	438	1.932	-	133	38
Belegschaft	1.083	560	13.414	-	279	-
<b>Afrika</b>						
Produktionsstandorte	1	1	1	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	232	1	43
Umsatz (Mio. €)	1.358	321	1.410	-	218	27
Belegschaft	5.520	-	1.081	-	505	-
<b>Asien</b>						
Produktionsstandorte	3	1	9	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	1.152	12	151
Umsatz (Mio. €)	5.531	461	6.116	-	109	357
Belegschaft	340	5	18.340	2.643	194	839
<b>Australien/Ozeanien</b>						
Produktionsstandorte	-	-	-	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	243	4	71
Umsatz (Mio. €)	718	208	679	-	145	163
Belegschaft	-	-	33	1.128	223	600

Erläuterung: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds

# Finanzkalender 2006

**Jahrespressekonferenz** **16. Februar 2006**  
Mercedes Event Center (MEC) 10 Uhr  
Sindelfingen

---

**Telefonkonferenz für** **16. Februar 2006**  
**Analysten und Investoren** 14:30 Uhr

---

**Vorlage des** **6. März 2006**  
**Geschäftsberichts 2005**

---

**Hauptversammlung** **12. April 2006**  
Messe Berlin 10 Uhr

---

**Zwischenbericht Q1 2006** **27. April 2006**

---

**Zwischenbericht Q2 2006** **27. Juli 2006**

---

**Zwischenbericht Q3 2006** **25. Oktober 2006**

<< DaimlerChrysler weltweit

<< Adressen





DaimlerChrysler  
Stuttgart, Deutschland  
Auburn Hills, USA  
[www.daimlerchrysler.com](http://www.daimlerchrysler.com)