DaimlerChrysler

Menschen bewegen

Geschäftsbericht 2003

Vorab-Auflage
19. Februar 2004

Wichtige Kennzahlen

DaimlerChrysler-Konzern

	2003	2003	2002	2001	03/02
In Millionen	**US $ [1]**	**€**	**€**	**€**	**Veränd. in %**
Umsatz	171.870	**136.437**	147.368	150.386	-7[2]
Europäische Union	60.229	**47.812**	45.894	45.068	+4
davon Deutschland	29.900	**23.736**	22.695	23.980	+5
NAFTA	91.244	**72.433**	86.446	90.202	-16
davon USA	80.366	**63.798**	76.445	79.607	-17
Übrige Märkte	20.397	**16.192**	15.028	15.116	+8
Beschäftigte (am Jahresende)		**362.063**	365.571	372.470	-1
Sachinvestitionen	8.332	**6.614**	7.145	8.896	-7
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	7.018	**5.571**	5.942	5.848	- 6
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	20.780	**16.496**	18.016	15.944	-8
Operating Profit (Loss)	7.163	**5.686**	6.854	(1.318)	-17
Konzernergebnis	564	**448**	4.718	(662)	-91
je Aktie (in US $/€)	0,55	**0,44**	4,68	(0,66)	-91
Dividendensumme	1.913	**1.519**	1.519	1.003	+0
Dividende je Aktie (in €)		**1,50**	1,50	1,00	+/- 0

1 Umrechnung: € 1 = US $1,2597 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 31.12.2003).
2 Bereinigt um Wechselkursveränderungen ergbit sich ein Anstieg um 3%.

Geschäftsfelder

Mercedes Car Group

In Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €	03/02 Veränd. in %
Operating Profit	3.938	3.126	3.020	+4
Umsatz	64.807	51.446	50.170	+3
Sachinvestitionen	3.702	2.939	2.495	+18
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	3.385	2.687	2.794	-4
Absatz (Einheiten)		1.216.938	1.232.334	-1
Beschäftigte (31.12.)		104.151	101.778	+2

Absatzanteile

9%	S-Klasse/SL/Maybach
25%	E-Klasse
37%	C-Klasse/CLK/SLK/Sportcoupé
12%	A-Klasse
7%	M-Klasse/G-Klasse
10%	smart

Chrysler Group

In Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €	03/02 Veränd. in %
Operating Profit (Loss)	(637)	(506)	609	.
Umsatz	62.130	49.321	60.181	-18
Sachinvestitionen	3.133	2.487	3.155	-21
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	2.128	1.689	2.062	-18
Absatz (Einheiten)		2.637.867	2.822.659	-7
Beschäftigte (31.12.)		93.062	95.835	-3

Absatzanteile

22%	Pkw
25%	Leichte Nutzfahrzeuge
18%	Minivans
35%	Geländewagen

Nutzfahrzeuge

In Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €	03/02 Veränd. in %
Operating Profit (Loss)	1.077	855	(343)	.
Umsatz	35.923	28.517	28.401	+0
Sachinvestitionen	1.267	1.006	1.263	-20
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.276	1.013	959	+6
Absatz (Einheiten)		500.981	485.408	+3
Beschäftigte (31.12.)		95.062	94.111	+1

Absatzanteile

48%	Transporter
46%	Lkw/Unimog
6%	Omnibusse

Dienstleistungen

In Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €	03/02 Veränd. in %
Operating Profit	1.562	1.240	3.060	-59
Umsatz	17.682	14.037	15.699	-11
Sachinvestitionen	96	76	95	-20
Beschäftigte (31.12.)		11.035	10.521	+5

Übrige Aktivitäten

In Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €	03/02 Veränd. in %
Operating Profit	1.619	1.285	903	+42
Umsatz	554	440	508	-13
Sachinvestitionen	152	121	137	-12
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	229	182	127	+43
Beschäftigte (31.12.)		13.144	21.184	-38

Unsere Automobilmarken im Überblick

Mercedes Car Group

MAYBACH

Mercedes-Benz

smart

Chrysler Group

DODGE

CHRYSLER

Jeep

Nutzfahrzeuge

SETRA

Mercedes-Benz

FREIGHTLINER

STERLING TRUCKS

WESTERN STAR TRUCKS

Allianzpartner

FUSO

MITSUBISHI MOTORS

Strategischer Partner

HYUNDAI

DaimlerChrysler

DaimlerChrysler ist in der Automobilbranche einzigartig:
Unser Angebot reicht vom Kleinwagen über Sportwagen bis hin zur Luxuslimousine – und vom vielseitig einsetzbaren Kleintransporter über den klassischen Schwer-Lkw bis hin zum komfortablen Reisebus. Weltweit sind wir mit unseren starken Pkw- und Nutzfahrzeugmarken in nahezu allen Märkten und Marktsegmenten hervorragend positioniert.
Wir wollen unsere Kunden mit individuellen Personenwagen, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Nutzfahrzeugen sowie maßgeschneiderten Finanzdienstleistungen rund ums Fahrzeug überzeugen. Den Verkehr von morgen möchten wir mit innovativer Technik noch sicherer, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher machen. Mit der Umsetzung unserer Strategie haben wir uns zum Ziel gesetzt, nachhaltige Werte für unsere Aktionäre zu schaffen.
Hierzu bündeln wir das Wissen, die Erfahrung sowie das Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und unsere weltweiten Ressourcen.

Inhalt

Grundlegende Informationen

Menschen bewegen

Geschäftsfelder

Übergreifende Aufgaben

Corporate Governance

Finanzbericht

Weitere Informationen

Die Kapitel »Das Geschäftsjahr im Überblick« (S. 10 ff), »Ausblick« (S. 14 ff) und »Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation« (S. 92 ff) entsprechen zusammen dem **Lagebericht des DaimlerChrysler-Konzerns**, der auf einem nach den Grundsätzen der US-amerikanischen Rechnungslegung (US-GAAP) erstellten Konzernabschluss basiert.

8 Mitglieder des Vorstands
10 Das Geschäftsjahr im Überblick
14 Ausblick
18 Die DaimlerChrysler-Aktie
20 DaimlerChrysler weltweit

22 Menschen bewegen

46 Mercedes Car Group
50 Chrysler Group
54 Nutzfahrzeuge
58 Executive Automotive Committee
60 Dienstleistungen
62 Übrige Aktivitäten

66 Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung
68 Forschung und Technologie
70 Alternative Antriebe und Kraftstoffe
72 DaimlerChrysler und die Umwelt
74 Weltweiter Einkauf
76 DaimlerChrysler in der Gesellschaft
78 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

82 Mitglieder des Aufsichtsrats
83 Bericht des Aufsichtsrats
86 Corporate Governance bei DaimlerChrysler

90 Übersicht
92 Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation
108 Erklärung des Vorstands
109 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
110 Konzernabschluss

172 Wesentliche Beteiligungen
174 Mehrjahresübersicht
175 Internationale Konzernrepräsentanzen
176 Adressen / Informationen
Internet Service
Finanzkalender 2004

Mitglieder des Vorstands

Jürgen E. Schrempp (59)
Vorstandsvorsitzender
Bestellung bis 04/2005

Günther Fleig (55)
Personal & Arbeitsdirektor
Bestellung bis 09/2009

Manfred Gentz (62)
Finanzen & Controlling
Bestellung bis 12/2004

Rüdiger Grube (52)
Konzernentwicklung
Bestellung bis 09/2007

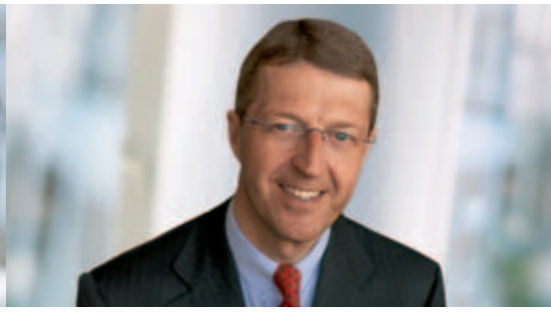
Bodo Uebber (44)
Dienstleistungen
Stellvertretendes Vorstandsmitglied
Bestellung bis 12/2006

Gary C. Valade (61)
Weltweiter Einkauf
Aus dem Vorstand ausgeschieden
am 16.12.2003

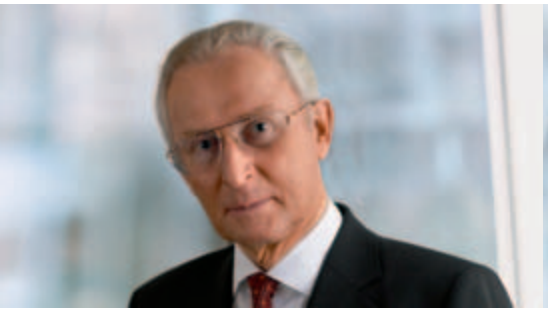
Thomas Weber (49)
Forschung & Technologie
Stellvertretendes Vorstandsmitglied
Bestellung bis 12/2005

Wolfgang Bernhard (43)
Chief Operating Officer
Chrysler Group
Bestellung bis 09/2007

Manfred Bischoff (61)
Luft- und Raumfahrt & Industrielle Beteiligungen
Aus dem Vorstand ausgeschieden
am 16.12.2003



Eckhard Cordes (53)
Nutzfahrzeuge
Bestellung bis 12/2008



Jürgen Hubbert (64)
Mercedes Car Group
Bestellung bis 04/2005

Klaus Mangold (60)
Dienstleistungen
Aus dem Vorstand ausgeschieden
am 16.12.2003

Thomas W. Sidlik (54)
Weltweiter Einkauf
Bestellung bis 12/2008

Dieter Zetsche (50)
Chrysler Group
Bestellung bis 12/2008

Das Geschäftsjahr im Überblick

Konzern-Operating Profit € 5,7 Mrd. | Weltweit 4,3 (i. V. 4,5) Mio. Fahrzeuge abgesetzt | Mercedes Car Group übertrifft hohes Vorjahresergebnis | Ergebnisbelastungen bei Chrysler Group | Deutliche Ergebnisverbesserung bei Nutzfahrzeugen und Dienstleistungen | Konzernergebnis von € 0,4 (i. V. 4,7) Mrd. durch Abwertung der Beteiligung an EADS belastet | Dividendenvorschlag: € 1,50 (i. V. € 1,50)

Ergebnisentwicklung von schwieriger Marktsituation geprägt. DaimlerChrysler erzielte im Jahr 2003 in einem sehr schwierigen Marktumfeld einen Operating Profit von € 5,7 (i. V. € 6,9) Mrd. Darin sind Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit dem Turnaround-Programm bei der Chrysler Group in Höhe von insgesamt € 469 Mio. enthalten. Positiv wirkte ein Sondererertrag in Höhe von € 1,0 Mrd. aus der Veräußerung des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines. Im Jahr 2002 war der Operating Profit per saldo durch Sondererträge in Höhe von € 1,0 Mrd. beeinflusst. Ohne Berücksichtigung der genannten Effekte hat DaimlerChrysler im Geschäftsjahr 2003 sein Ziel erreicht, ein Ergebnis von rund € 5 Mrd. zu erwirtschaften. Der Rückgang des Konzern-Operating Profit aus dem laufenden Geschäft ist vor allem auf das leicht negative Ergebnis der Chrysler Group und den negativen Beitrag aus unserer Beteiligung an der Mitsubishi Motors Corporation zurückzuführen.

Die Mercedes Car Group hat beim Operating Profit trotz hoher Aufwendungen für die zweite Modelloffensive mit € 3,1 (i. V. € 3,0) Mrd. das hohe Vorjahresniveau übertroffen.

Die Chrysler Group hat das Jahr 2003 mit einem operativen Verlust von € 506 Mio. abgeschlossen (i. V. Operating Profit von € 0,6 Mrd.). Darin enthalten sind Strukturaufwendungen in Höhe von € 469 Mio. (i. V. € 0,7 Mrd.). Damit hat die Chrysler Group ihr Ziel nahezu erreicht, aus dem laufendem Geschäft ein ausgeglichenes Ergebnis zu erzielen. Maßgeblich für den Ergebnisrückgang im laufenden Geschäft waren der geringere Absatz und deutlich höhere Kaufanreize infolge der schwierigen Marktsituation in den USA.

Mit einem Operating Profit von € 855 Mio. (i. V. Operating Loss von € 0,3 Mrd., einschließlich Sonderaufwendungen in Höhe von € 0,5 Mrd.) ist der Ergebnisbeitrag des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge trotz des schwierigen Marktumfelds kräftig gestiegen. Hierzu hat vor allem die konsequente Umsetzung der Effizienzsteigerungsprogramme in allen Geschäftsbereichen beigetragen.

Das Geschäftsfeld Dienstleistungen konnte das Ergebnis aus dem laufenden Geschäft weiter steigern. Die Verbesserung ist vor allem auf höhere Zinsmargen und günstige Refinanzierungskonditionen zurückzuführen. Belastungen in Höhe von € 241 Mio. ergaben sich hingegen aus der Verzögerung bei der Einführung des elektronischen Mautsystems Toll Collect. Der Operating Profit erreichte € 1,2 (i. V. € 3,1) Mrd. Im Operating Profit des Vorjahres waren ein Ertrag aus der Veräußerung des 49,9%-Anteils an T-Systems ITS in Höhe von € 2,5 Mrd. sowie Sonderaufwendungen in Höhe von € 0,4 Mrd. enthalten.

Der Ergebnisbeitrag des Segments Übrige Aktivitäten stieg im Jahr 2003 auf € 1,3 (i. V. € 0,9) Mrd. Hierin ist der Ertrag aus der Veräußerung des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines zum Jahresende 2003 in Höhe von € 1,0 Mrd. enthalten. Im Operating Profit des Vorjahres war ein Gewinn in Höhe von € 0,2 Mrd. aus der Veräußerung unseres 40%-Anteils an der Conti Temic microelectronic enthalten. Aufgrund des schwierigen Nordamerika-Geschäfts und gestiegener Aufwendungen für Kredit- und Restwertrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft war der Ergebnisbeitrag der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) negativ. Die EADS und der Geschäftsbereich MTU Aero Engines trugen weiterhin positiv zum Operating Profit bei.

Der Maybach 57 auf Hibiscus Island, Florida

Das Konzernergebnis erreichte € 0,4 (i. V. € 4,7) Mrd. Maßgeblich für den Rückgang waren zum einen der niedrigere Operating Profit und zum anderen die Abwertung unserer Beteiligung an der EADS in Höhe von € 2,0 Mrd., die nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (US-GAAP) und den Regeln der US-Börsenaufsicht (SEC) zum Ende des dritten Quartals vorgenommen werden musste. Aus dem Verkauf von MTU Aero Engines resultierte ein Veräußerungsgewinn, der sich im Konzernergebnis mit € 0,9 Mrd. niederschlug. Im Konzernergebnis des Vorjahres waren insgesamt positive Sondereffekte in Höhe von € 1,4 Mrd. enthalten, die sich aus einer Reihe von Sonderbelastungen und Sondererträgen, insbesondere aus der Veräußerung des 49,9%-Anteils an T-Systems ITS, ergaben. Das Ergebnis je Aktie betrug € 0,44 (i. V. € 4,68).

€ 1,50 Dividende. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung eine Dividende von € 1,50 (i. V. € 1,50) je Aktie vor. Die Dividendensumme beträgt damit € 1.519 (i. V. € 1.519) Mio. Dieser Vorschlag berücksichtigt sowohl die Entwicklung von operativem Ergebnis und Cash Flow im abgelaufenen Jahr als auch die Perspektiven für die folgenden Geschäftsjahre, die wir aufgrund einer Vielzahl neuer Produkte und einer allmählichen Erholung der wirtschaftlichen Entwicklung in den für uns wichtigen Regionen der Welt erwarten.

Weltwirtschaft mit unbefriedigendem Wachstum. Die ungewöhnlich lange Schwächephase der Weltwirtschaft, die durch einen massiven Rückgang der Unternehmensinvestitionen und die anhaltende Verunsicherung von Konsumenten und Investoren gekennzeichnet war, hat sich im Jahr 2003 fortgesetzt. Belastend wirkten im ersten Halbjahr vor allem die Auswirkungen des Irak-Kriegs und der Lungenkrankheit SARS. Erst in der zweiten Jahreshälfte zeichnete sich eine moderate Erholung der Weltwirtschaft ab. Das Wachstum der US-Wirtschaft hat sich im Jahresverlauf deutlich beschleunigt. Auch in Japan hat sich die konjunkturelle Lage wieder verbessert. Demgegenüber enttäuschte die wirtschaftliche Entwicklung in Westeuropa. Während das Wachstum in Osteuropa und einigen Schwellenländern Asiens überdurchschnittlich ausfiel, stagnierte die Konjunktur in Südamerika. Das mit den länderspezifischen Umsatzanteilen gewichtete Wirtschaftswachstum der Absatzmärkte von DaimlerChrysler lag mit 2,3% zwar leicht über dem Vorjahresniveau von 2,0%, jedoch weiterhin deutlich unterhalb des langfristigen Trends von rund 3%.

Der Euro hat gegenüber dem US-Dollar im Jahresverlauf 20%, gegenüber dem britischen Pfund 8% und gegenüber dem japanischen Yen 9% an Wert gewonnen.

Operating Profit (Loss)

in Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €
DaimlerChrysler-Konzern	7.163	**5.686**	6.854
Mercedes Car Group	3.938	**3.126**	3.020
Chrysler Group	(637)	**(506)**	609
Nutzfahrzeuge	1.077	**855**	(343)
Dienstleistungen	1.562	**1.240**	3.060
Übrige Aktivitäten	1.619	**1.285**	903

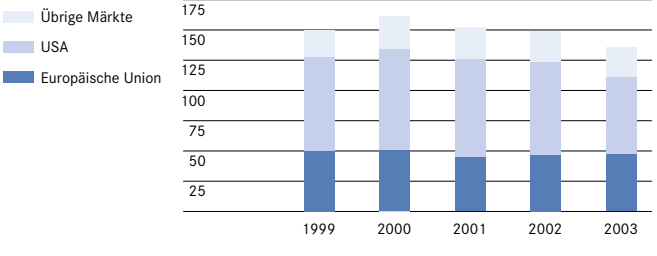
Umsatz

in Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €
DaimlerChrysler-Konzern [1]	171.870	**136.437**	147.368
Mercedes Car Group	64.807	**51.446**	50.170
Chrysler Group	62.130	**49.321**	60.181
Nutzfahrzeuge	35.923	**28.517**	28.401
Dienstleistungen	17.682	**14.037**	15.699
Übrige Aktivitäten [1]	554	**440**	508

1 ohne MTU Aero Engines

Konzernumsatz nach Regionen

in Milliarden €



Anmerkung:
Mit der Berichterstattung für das Jahr 2003 ist DaimlerChrysler im Unterschied zur bis dahin üblichen Praxis, Ergebnisse mit und ohne Einmaleffekte darzustellen, dazu übergegangen, nur noch einen Wert für Operating Profit, Konzernergebnis und Ergebnis je Aktie zu berichten. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wird jeweils auf die Einmaleffekte im Vorjahr hingewiesen. Mit dieser Vorgehensweise folgt DaimlerChrysler den neuen Regelungen der Securities and Exchange Commission (SEC), die für das Geschäftsjahr 2003 anzuwenden sind und die Maßstäbe für den Ausweis von Einmaleffekten sehr viel restriktiver handhaben.

Automobilnachfrage im Jahr 2003 weltweit ohne Impulse. Für die internationale Automobilindustrie waren die Marktbedingungen im Jahr 2003 sowohl bei Pkw als auch bei Nutzfahrzeugen weiterhin schwierig. Der Wettbewerb innerhalb der Branche hat sich kontinuierlich verschärft. Gründe dafür waren vor allem die schwache Nachfrage in verschiedenen großen Märkten und die weiter rückläufige Kapazitätsauslastung. Trotz der erneut deutlich gestiegenen Kaufanreize ging der US-Automobilmarkt leicht auf 17,0 (i. V. 17,1) Millionen Fahrzeuge zurück. Auch die westeuropäischen Pkw-Märkte konnten mit 14,3 (i. V. 14,5) Mio. Fahrzeugen dem weltweiten Automobilabsatz angesichts der allgemeinen Wirtschaftsschwäche keine Impulse geben. Während sich die Märkte Lateinamerikas nur allmählich von der Krise des Vorjahres erholten, waren in den Ländern Mittel- und Osteuropas und vor allem in den Schwellenländern Asiens – angeführt von China – teilweise kräftige Marktzuwächse zu verzeichnen.

Die Nutzfahrzeugnachfrage hat sich nach den teilweise dramatischen Marktrückgängen der vergangenen Jahre weltweit auf niedrigem Niveau stabilisiert. In Nordamerika erreichte der Markt für schwere und mittelschwere Lkw nicht ganz das Vorjahresniveau. In Westeuropa gingen die Nutzfahrzeug-Neuzulassungen ein weiteres Mal leicht zurück. Hingegen führten in Japan vorgezogene Käufe aufgrund neuer Abgasbestimmungen für Ballungsräume zu einem deutlichen Nachfrageschub.

4,3 Mio. Fahrzeuge abgesetzt. Aufgrund der Nachfrageschwäche in wichtigen Absatzmärkten lag der Absatz im Jahr 2003 mit insgesamt 4,3 (i. V. 4,5) Mio. Personenwagen und Nutzfahrzeugen unter dem hohen Niveau des Vorjahres.

Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group konnte sich unter schwierigen Marktbedingungen sehr gut behaupten. Der Absatz erreichte mit 1,2 Mio. Fahrzeugen nahezu das hohe Vorjahresniveau. Damit hat das Geschäftsfeld seine Spitzenposition im Premiumsegment weltweit gefestigt (vgl. S. 46 ff).

Die Chrysler Group hat im Berichtsjahr 2,6 Mio. Fahrzeuge der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge abgesetzt. Maßgeblich für den Rückgang um 7% war der sich weiter verschärfende Wettbewerb (vgl. S. 50 ff).

Trotz der anhaltend schwierigen Marktbedingungen konnte das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge mit 501.000 (i. V. 485.400) abgesetzten Lkw, Transportern und Omnibussen das Vorjahresniveau um 3% übertreffen (vgl. S. 54 ff).

Konzernumsatz € 136,4 (i. V. € 147,4) Mrd. Der Konzernumsatz verminderte sich im Jahr 2003 aufgrund des niedrigeren Absatzes und der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar um 7% auf € 136,4 Mrd. Bereinigt um Wechselkurseffekte lag der Umsatz jedoch um 3% höher als im Vorjahr.

Während die Mercedes Car Group das Geschäftsvolumen bedingt durch einen höherwertigen Modell-Mix weiter steigerte, ging der Umsatz der Chrysler Group markt- und wechselkursbedingt deutlich zurück. Der Umsatz des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge lag trotz erheblicher negativer Effekte aus der Wechselkursumrechnung geringfügig über Vorjahresniveau. Der gegenüber dem Vorjahr geringere Umsatz im Geschäftsfeld Dienstleistungen ist ebenfalls auf die Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar zurückzuführen.

Regional stieg der Umsatz von DaimlerChrysler in der Europäischen Union um 4% auf € 47,8 Mrd. In der NAFTA verringerten sich die Erlöse vor allem wegen des geringeren Absatzes der Chrysler Group um 16% auf € 72,4 Mrd., wechselkursbereinigt war der Rückgang mit 2% deutlich geringer. In den übrigen Märkten haben wir das Geschäftsvolumen um 8% auf € 16,2 Mrd. gesteigert.

362.063 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zum Jahresende beschäftigte DaimlerChrysler 362.063 (i. V. 365.571) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Zahl der Beschäftigten bei der Mercedes Car Group, im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge und bei den Dienstleistungen leicht erhöht. Bei der Chrysler Group nahm die Zahl der Beschäftigten im Zusammenhang mit den Restrukturierungsmaßnahmen weiter ab. Durch die Veräußerung und die Entkonsolidierung des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines zum Jahresende 2003 verringerte sich die Beschäftigtenzahl bei DaimlerChrysler um rund 8.400 Personen (vgl. S. 78 f).

Prozesse im Einkauf optimiert. Im Jahr 2003 haben wir unsere Beschaffungsprozesse noch stärker international ausgerichtet. Darüber hinaus wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet, über den in enger Zusammenarbeit mit den Lieferanten eine kontinuierliche Qualitätsverbesserung erzielt werden soll. Weltweit hat DaimlerChrysler im Jahr 2003 Güter und Dienstleistungen im Wert von € 99,7 (i. V. € 102,1) Mrd. eingekauft. 40% davon entfielen auf die Mercedes Car Group, 34% auf die Chrysler Group, 23% auf die Nutzfahrzeuge und 3% auf die übrigen Bereiche (vgl. S. 74 f).

Der Jeep® Liberty in den Everglades

€ 12,2 Mrd. in die Zukunft investiert. DaimlerChrysler hat im Berichtsjahr konzernweit € 6,6 (i. V. € 7,1) Mrd. in Sachanlagen investiert sowie € 5,6 (i. V. € 5,9) Mrd. für Forschung und Entwicklung aufgewendet. Schwerpunkt der Investitionen im Geschäftsfeld Mercedes Car Group waren der Ausbau der Werke Rastatt und Tuscaloosa für die Fertigung der neuen A-Klasse bzw. M-Klasse-Baureihen sowie die Vorbereitungen für den Produktionsbeginn des smart forfour. Bei den Marken Chrysler, Jeep® und Dodge standen der Umbau des Werkes in Newark für die Fertigung des neuen Dodge Durango sowie die Aufwendungen für die insgesamt neun neuen Fahrzeugmodelle des Jahres 2004 im Vordergrund. Wichtige Projekte im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge waren die neue Van-Familie Viano/Vito, das Nachfolgemodell für den Sprinter und ein neuer Schulbus für den US-Markt. In unseren Forschungs- und Entwicklungsbereichen waren zum Jahresende 2003 rund 26.700 Personen beschäftigt (vgl. Seite 68 f).

Konzentration auf das Automobilgeschäft. Die Strategie, uns weiter auf das Automobilgeschäft und die damit verbundenen Dienstleistungen zu konzentrieren, haben wir im Berichtsjahr fortgesetzt.

Zum 31. Dezember 2003 veräußerte DaimlerChrysler den Triebwerkhersteller MTU Aero Engines an den Finanzinvestor Kohlberg, Kravis and Roberts & Co. Ltd. (KKR).

Darüber hinaus haben DaimlerChrysler und ThyssenKrupp Automotive im November 2003 vereinbart, dass ThyssenKrupp Automotive zunächst 60% der Mercedes-Benz Lenkungen GmbH und in einem weiteren Schritt in frühestens zwei Jahren die restlichen 40% übernehmen wird.

Strategische Partnerschaften in Asien ausgebaut. Im März 2003 erwarb DaimlerChrysler zum Preis von € 764 Mio. eine direkte Beteiligung von 43% an dem im Januar 2003 ausgegründeten Nutzfahrzeuggeschäft der Mitsubishi Motors Corporation (MMC), das unter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) firmiert. MFTBC ist mit einem Anteil von rund 30% Marktführer in Japan und hat eine starke Marktstellung in Südostasien. Durch die Erweiterung der Präsenz in Asien kann das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge die Strategie, durch höhere Stückzahlen Kostenvorteile zu erzielen, noch konsequenter umsetzen und seine Position als Weltmarktführer weiter ausbauen. Im Januar 2004 haben wir mit Zustimmung unserer Partner von der Mitsubishi Group beschlossen, weitere 22% der Anteile an MFTBC zu erwerben.

Sachinvestitionen

in Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €
DaimlerChrysler-Konzern	8.332	**6.614**	7.145
Mercedes Car Group	3.702	**2.939**	2.495
Chrysler Group	3.133	**2.487**	3.155
Nutzfahrzeuge	1.267	**1.006**	1.263
Dienstleistungen	96	**76**	95
Übrige Aktivitäten	152	**121**	137

Forschungs- und Entwicklungsaufwand

in Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €
DaimlerChrysler-Konzern [1]	7.018	**5.571**	5.942
Mercedes Car Group	3.385	**2.687**	2.794
Chrysler Group	2.128	**1.689**	2.062
Nutzfahrzeuge	1.276	**1.013**	959
Übrige Aktivitäten [1]	229	**182**	127

1 Ohne MTU Aero Engines

Im September 2003 haben die DaimlerChrysler AG und die Beijing Automotive Industry Holding Company Ltd. (BAIC) einen richtungweisenden Rahmenvertrag unterzeichnet. Die Vereinbarung sieht vor, das bereits bestehende Joint Venture umzustrukturieren, die Investitionen zu erhöhen und die Produktion um Pkw-Modelle der Mercedes-Benz C- und E-Klasse zu erweitern. Darüber hinaus wird DaimlerChrysler nach dem neuen Rahmenvertrag mit Beiqi Foton, deren Hauptaktionär BAIC ist, bei der Produktion schwerer und mittelschwerer Lkw zusammenarbeiten. Dies schließt auch die Mercedes-Benz Modellreihe Actros sowie bei Motoren und weiteren Komponenten für den chinesischen Markt mit ein.

Im Dezember 2003 hat die staatliche chinesische Entwicklungs- und Reformkommission den Antrag von DaimlerChrysler, der taiwanesischen China Motor Corporation und der chinesischen Fujian Motor Industry Group zur Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens genehmigt. Geplant ist, ab Ende 2005 den Mercedes-Benz Sprinter und die neue Van-Familie Viano/Vito mit einer Kapazität von 40.000 Einheiten pro Jahr in einem neuen Produktionswerk in Fuzhou City in der Provinz Fujian zu produzieren.

Ausblick

Weitere Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz in allen Geschäftsfeldern | Mercedes Car Group erweitert und erneuert Produktangebot im Rahmen der zweiten Modelloffensive | Chrysler Group mit neun neuen Modellen im Jahr 2004 | Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge auf solidem Wachstumskurs | Weiter zunehmende Absatzunterstützung durch Finanzdienstleistungen | Zukunftsinvestitionen in Höhe von € 38 Mrd. bis 2006 steigern Wettbewerbsfähigkeit | Hohe Vorleistungen für neue Produkte im Jahr 2004 mit deutlich steigenden Erträgen ab 2005

Wieder günstigere Perspektiven für wirtschaftliches Wachstum. Die Wachstumsperspektiven für die Weltwirtschaft haben sich seit Mitte des Jahres 2003 langsam verbessert. Die wesentlichen Impulse kommen dabei aus dem nordamerikanischen Wirtschaftsraum und den Schwellenländern. Insbesondere die US-Wirtschaft könnte im Jahr 2004 kräftig wachsen. Auch für die Volkswirtschaften in Westeuropa werden die Aussichten wieder besser beurteilt. Der Zuwachs dürfte aufgrund der nur verhalten anziehenden Nachfrage in Deutschland zunächst allerdings eher bescheiden ausfallen. Erst ab dem Jahr 2005 kann hier von einer stärkeren Dynamik ausgegangen werden. In Japan bleiben die mittelfristigen Erwartungen trotz der überraschend positiven Entwicklung des vergangenen Jahres gedämpft. Nachdem Südamerika seine Wirtschaftskrise überwunden hat und Asien wie auch Osteuropa sich erfreulich entwickeln, rechnen wir ab dem Jahr 2004 auch für die Schwellenländer wieder mit merklich positiven Impulsen. Insgesamt erwarten wir, dass die Weltwirtschaft im Jahr 2004 und in den Folgejahren um etwas mehr als 3% expandieren wird.

Weiterhin gehen wir davon aus, dass der Euro gegenüber den wichtigsten Währungen im Vergleich zu den Durchschnittskursen des Jahres 2003 tendenziell an Wert gewinnen wird.

Moderater Anstieg der globalen Automobilnachfrage erwartet. Von der günstigeren gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sollten auch positive Impulse auf die Automobilnachfrage ausgehen. So erwarten wir für Nordamerika bei einem anhaltend schwierigen Wettbewerbsumfeld im Jahr 2004 einen leichten Zuwachs des Markts für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. In Westeuropa wird das Marktwachstum parallel zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung voraussichtlich erst im Verlauf des Jahres 2004 einsetzen und ebenso wie in Japan auch geringer ausfallen als in den meisten anderen Regionen.

Im Nutzfahrzeugbereich scheint auf den Absatzmärkten Nordamerikas und Westeuropas der Tiefpunkt erreicht. Die erwartete Konjunkturbelebung verbunden mit einer anziehenden Investitionstätigkeit sollte in diesen Märkten wieder steigende Verkaufszahlen ermöglichen. Die im Jahr 2003 aufgrund neuer Abgasbestimmungen vorgezogenen Käufe schmälern hingegen die Wachstumschancen in Japan.

Angesichts einer dynamischer wachsenden Kaufkraft und eines steigenden Mobilitätsbedarfs wird das Wachstum der globalen Automobilnachfrage sowohl bei Pkw als auch bei Nutzfahrzeugen in den kommenden Jahren vor allem in den Schwellenländern Asiens und Südamerikas sowie voraussichtlich in Osteuropa stattfinden. Die begrenzten Wachstumsspielräume der großen Automobilmärkte Nordamerika, Westeuropa und Japan sowie kürzere Produktlebenszyklen und weltweit hohe Produktionskapazitäten werden den Wettbewerb international weiter verschärfen. Hinzu kommen strengere Umwelt- und Sicherheitsauflagen, deren Erfüllung für alle Hersteller mit erheblichen Kosten verbunden sein wird. Vor diesem Hintergrund gewinnen Faktoren wie die Fähigkeit, sich durch Innovationen und starke Marken vom Wettbewerb zu differenzieren, die Präsenz in den asiatischen Wachstumsmärkten sowie die Möglichkeit zur Nutzung von Skalenvorteilen weiter an Bedeutung.

Der Mercedes-Benz Actros in den Alpen bei Bozen

Weiteres Wachstum bei Mercedes Car Group. Im Rahmen der zweiten Modelloffensive wird die Mercedes Car Group ihr Produktangebot in den kommenden Jahren nicht nur kontinuierlich erneuern, sondern auch nochmals erheblich verbreitern. Ziel ist es, Absatz, Umsatz und Operating Profit bis zum Jahr 2006 deutlich zu steigern und die Marktposition der Marken Mercedes-Benz und smart weiter zu stärken. Dies wollen wir mit den zahlreichen neuen Modellen erreichen, die wir in den Jahren 2004 bis 2006 in den Markt einführen. Bei Mercedes-Benz zählen hierzu der neue SLK Roadster, die neuen Modelle der A-Klasse-Familie, das neue viertürige CLS Coupé, die neue M-Klasse, der Grand Sports Tourer und die neue S-Klasse. Das Angebot der Marke smart wird ab April 2004 mit dem viersitzigen smart forfour und ab dem Jahr 2006 mit dem kompakten Geländewagen smart formore, der in Brasilien produziert werden soll, erweitert. Darüber hinaus will die Mercedes Car Group die sich in Asien bietenden Marktpotenziale künftig intensiver ausschöpfen. Hierzu sollen die Aktivitäten in China gezielt ausgebaut und die Vertriebsorganisation in den asiatischen Märkten weiter verstärkt werden.

Chrysler Group mit zahlreichen neuen Modellen. Die Chrysler Group geht davon aus, dass der US-Markt für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge weiterhin sehr wettbewerbsintensiv bleiben wird. Neben der weiteren Effizienzverbesserung liegt die Strategie der Chrysler Group deshalb verstärkt darin, ihre Wettbewerbsposition durch attraktive, innovative und sich vom Wettbewerb deutlich abhebende Produkte nachhaltig zu verbessern. Im Rahmen einer umfassenden Produktoffensive werden wir im Jahr 2004 in Nordamerika insgesamt neun und im Zeitraum 2004 bis 2006 25 neue Modelle einführen. Mit diesen neuen Fahrzeugen will die Chrysler Group bei Produktqualität und Effizienz der Fertigungsprozesse zu den weltbesten Wettbewerbern aufschließen und sich gleichzeitig durch das Design und ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis von den Wettbewerbern abgrenzen. Mit dieser Strategie sollen trotz hoher Aufwendungen für die Einführung der neuen Produkte bereits ab dem Jahr 2004 wieder zunehmende Ergebnisbeiträge erwirtschaftet werden.

Weitere Ergebnisverbesserung im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge. Mit der Neuausrichtung des weltweiten Lkw-Geschäfts zum 1. Januar 2004 hat das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge die organisatorischen Voraussetzungen für die Umsetzung seiner strategischen Initiative »Global Spark« geschaffen. Im Rahmen dieser strategischen Initiative sollen die in allen Geschäftsbereichen erfolgreich laufenden Programme zur Effizienzsteigerung weiterverfolgt werden. Darüber hinaus will das Geschäftsfeld die Skaleneffekte, die sich aus seiner Position als weltweit größter Nutzfahrzeughersteller ergeben, stärker als bisher nutzen und dadurch Kostenvorteile gegenüber dem Wettbewerb erzielen. Hierzu soll insbesondere die Standardisierung von Komponenten und Systemmodulen wie Motoren oder Elektronik beitragen. Zusätzlich wollen wir die Marktposition in Asien insgesamt und insbesondere in China gemeinsam mit unseren Partnern ausbauen (vgl. hierzu S. 56 f). Neben dieser strategischen Initiative wird das Geschäftsfeld seine Produktoffensive mit neuen Modellen, neuen Komponenten und richtungweisenden Technologien zur Erhöhung von Sicherheit und Umweltverträglichkeit fortsetzen. Insgesamt bestehen damit gute Voraussetzungen, die Marktposition in den kommenden Jahren weltweit weiter zu stärken und gleichzeitig die Ertragskraft kontinuierlich zu verbessern.

Weiter zunehmende Absatzunterstützung durch Finanzdienstleistungen. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen wird sich auch künftig auf fahrzeugbezogene Finanzdienstleistungen konzentrieren. Dabei soll der Absatz der Konzernmarken gezielt gefördert und gleichzeitig eine hohe Ertragskraft des Finanzdienstleistungsgeschäfts sichergestellt werden. In Zusammenarbeit mit den Vertriebsbereichen der Fahrzeugmarken werden hierzu weitere maßgeschneiderte Finanzdienstleistungsangebote ausgearbeitet, die auf die spezifischen Anforderungen der Marken und Märkte zugeschnitten sind. Gleichzeitig werden die eingesetzten Systeme und Prozesse kontinuierlich weiterentwickelt und insbesondere das Risikomanagement und andere Kernprozesse weiter verbessert. Wachstumschancen sehen wir im Flottenmanagement und in der EU-Osterweiterung. Darüber hinaus bereiten wir den weiteren Ausbau unserer Aktivitäten in Asien vor.

Die Toll Collect-Konsortialpartner haben einen Plan für den vollständigen Systemstart zur Mauterhebung in Deutschland spätestens zum 31. Dezember 2005 vorgelegt. Nach dem Angebot des Konsortiums kann die Mauterhebung mit eingeschränkten Funktionen jedoch zum 31. Dezember 2004 beginnen. DaimlerChrysler Services ist an dem Konsortium mit 45% beteiligt. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Lageberichts war noch nicht absehbar, ob und unter welchen Bedingungen eine Einigung zwischen dem Konsortium und der Bundesrepublik Deutschland möglich ist. Nach dem Verhandlungsstand am 17. Februar 2004 ist auch eine Kündigung des Vertrags nicht ausgeschlossen.

Mitsubishi Motors: Weitere Kostensenkung und neue Produkte ab 2005. Der Geschäftsverlauf von Mitsubishi Motors (MMC) im Geschäftsjahr 2003/04 wird überschattet durch die anhaltend negative Ergebnisentwicklung. Dies erfordert eine nochmalige, grundlegende Überarbeitung der bisherigen mittelfristigen Geschäftsplanung und der Restrukturierungsmaßnahmen bei MMC, die insgesamt zu einer nachhaltigen Stärkung der operativen Ergebnisse und der Bilanzstruktur führen sollen. Eine grundlegende Ergebnisverbesserung wird aber voraussichtlich erst mit der Einführung neuer Modelle in den Jahren 2005 und 2006 erreichbar sein. Durch die Zusammenarbeit mit DaimlerChrysler sollte Mitsubishi Motors bei diesen Fahrzeugen beachtliche Kostenvorteile realisieren können. Skaleneffekte sollen auch mit dem von Mitsubishi Motors, Chrysler Group und Hyundai Motor gemeinsam verfolgten Projekt »World Engine« mit einem geplanten Gesamtvolumen von mehr als 1,5 Millionen 4-Zylinder-Benzinmotoren pro Jahr erzielt werden. Die bisher schon erfolgreichen Aktivitäten in China will Mitsubishi Motors gemeinsam mit DaimlerChrysler deutlich ausbauen. So sollen neben dem Geländewagen Pajero ab 2004 auch der Geländewagen Outlander und weitere neue Modelle in China gefertigt werden. Insgesamt will Mitsubishi Motors die lokale Fahrzeugproduktion in China deutlich erhöhen und die chinesische Motorenproduktion ausbauen.

Erholung des zivilen Luftfahrtmarkts in Sicht. Die Luftfahrtindustrie ist unverändert von der allgemeinen Konjunkturschwäche beeinflusst. Eine Erholung der Branche wird ab dem Jahr 2005 erwartet.

Dennoch plant die EADS, im Geschäftsjahr 2004 das operative Vorjahresergebnis um rund 20% übertreffen zu können. Nach einer vorsichtigen Bewertung des Auftragsbestands geht Airbus davon aus, im Jahr 2004 annähernd 300 Flugzeuge auszuliefern zu können. Eine konservative Planung der Auslieferungstermine sichert der EADS dabei die erforderliche Flexibilität, um auf unerwartete Ereignisse reagieren und Risiken in der Kundenfinanzierung begrenzen zu können.

Auf der Basis des hohen Auftragsvolumens wird der Umsatz der EADS im Verteidigungsgeschäft in den nächsten Jahren weiter wachsen. Wesentliche Beiträge werden das militärische Transportflugzeug A400M, die Hubschrauber Tiger und NH90, der Eurofighter sowie Lenkflugkörperprogramme leisten.

Aufgrund der erwarteteten Erholung des Raumfahrtgeschäfts und der Restrukturierung der Division Space geht die EADS davon aus, in diesem Bereich im Jahr 2004 beim operativen Ergebnis die Gewinnzone zu erreichen.

Mittelfristig plant die EADS, den Umsatz auf mehr als € 40 Mrd. zu steigern.

Deutliche Umsatzsteigerung erwartet. Unter der Annahme eines insgesamt etwas günstigeren Marktumfelds erwarten wir, dass der Umsatz von DaimlerChrysler im Jahr 2004 auf vergleichbarer Basis höher sein wird als im Berichtsjahr. Die in unserer Planung unterstellte Höherbewertung des Euro gegenüber dem Durchschnittskurs des US-Dollar im Jahr 2003 führt zu negativen Effekten aus der Währungsumrechnung.

Im Rahmen der erwarteten Verbesserung der Marktbedingungen und aufgrund der Einführung zahlreicher neuer und hochwertiger Modelle gehen wir davon aus, das Geschäftsvolumen in den Jahren 2005 und 2006 jeweils deutlich steigern zu können. Hierzu werden voraussichtlich alle Geschäftsfelder beitragen. Die größten Wachstumsraten erwarten wir für die Schwellenländer Asiens.

Langfristig deutlich verbesserte Ergebnisperspektiven bei DaimlerChrysler. DaimlerChrysler geht auch für das Jahr 2004 von einem anhaltend wettbewerbsintensiven Marktumfeld aus. Auf Basis der Erwartungen unserer Geschäftsfelder und der at equity einbezogenen Beteiligungen EADS und MMC strebt DaimlerChrysler für das Jahr 2004 im Vergleich zu dem Ergebnis des Jahres 2003 (ohne Strukturaufwendungen bei der Chrysler Group und ohne den Gewinn aus der Veräußerung von MTU Aero Engines) einen leichten Anstieg des Operating Profit an. Deutliche Ergebnisverbesserungen erwarten wir für die Jahre 2005 und 2006, wenn die zweite Modelloffensive der Mercedes Car Group zum Tragen kommt und die neuen Fahrzeugmodelle der Chrysler Group voll verfügbar sein werden. Insgesamt wird DaimlerChrysler in den Jahren 2004 bis 2006 rund 50 neue Produkte in den Markt einführen. Darüber hinaus werden wir die in allen Geschäftsfeldern laufenden Programme zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit konsequent fortführen und dabei auch auf der Kostenseite die Voraussetzungen für eine nachhaltige Ergebnisverbesserung schaffen. Die zunehmende Vernetzung unserer weltweiten Aktivitäten, der Wissenstransfer innerhalb des Konzerns und insbesondere die vom Executive Automotive Committee (EAC) initiierten bereichsübergreifenden Projekte werden sich in den kommenden Jahren positiv in unseren Ergebnissen niederschlagen (vgl. S. 58f).

Das smart roadster-coupé auf Gran Canaria

Grundvoraussetzung für die angestrebte Ertragsteigerung sind jedoch insgesamt stabile wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie die für die Jahre 2004 bis 2006 erwartete Aufwärtsentwicklung der internationalen Automobilkonjunktur.

€ 38 Mrd. für Zukunftssicherung. Im Planungszeitraum 2004 bis 2006 wird DaimlerChrysler voraussichtlich rund € 38 Mrd. für Sachinvestitionen sowie für Forschung und Entwicklung aufwenden. Durch die geschäftsfeldübergreifende Zusammenarbeit im Konzern und mit unseren asiatischen Partnern und infolge der dadurch möglichen Skaleneffekte werden wir diese Mittel noch effizienter einsetzen können. Der Schwerpunkt der Aufwendungen liegt in der Entwicklung und Produktionsvorbereitung für die Fortsetzung der zweiten Modelloffensive bei der Mercedes Car Group und die neuen Fahrzeugmodelle der Chrysler Group. Umfangreiche Mittel sind darüber hinaus für die Modernisierung der Produktionsanlagen im Fahrzeuggeschäft sowie für die Entwicklung neuer Technologien eingeplant. Dadurch sollen Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs verbessert werden.

Umsatz

in Milliarden	Plan 2004 €	Plan 2006 €
DaimlerChrysler-Konzern	141	161
Mercedes Car Group	53	61
Chrysler Group	52	58
Nutzfahrzeuge	29	34
Dienstleistungen	14	17
Übrige Aktivitäten	0,4	0,4

Sachinvestitionen

in Milliarden	Plan 2004 €	2004-2006 €
DaimlerChrysler-Konzern	7,3	21,7
Mercedes Car Group	3,0	8,3
Chrysler Group	2,8	9,0
Nutzfahrzeuge	1,3	3,9
Dienstleistungen	0,1	0,3
Übrige Aktivitäten	0,1	0,2

Forschungs- und Entwicklungsaufwand

in Milliarden	Plan 2004 €	2004-2006 €
DaimlerChrysler-Konzern	5,6	16,4
Mercedes Car Group	2,5	7,3
Chrysler Group	1,8	5,4
Nutzfahrzeuge	1,1	3,1
Übrige Aktivitäten	0,2	0,6

Vorausschauende Aussagen in diesem Geschäftsbericht:
Dieser Geschäftsbericht enthält unter anderem gewisse vorausschauende Aussagen über zukünftige Entwicklungen, die auf aktuellen Einschätzungen des Managements beruhen. Worte 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 konjunkturelle Abschwung in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse und Zinssätze, die Produkteinführung von Wettbewerbern, höhere Verkaufsanreize, 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 101ff in diesem Geschäftsbericht sowie unter der Überschrift »Risk Factors« im Geschäftsbericht nach Form 20-F beschrieben, der 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.

Die DaimlerChrysler-Aktie

Aktienmärkte legen nach Schwächephase im ersten Quartal 2003 deutlich zu | Erste Anzeichen für eine Erholung der Weltwirtschaft beflügeln Aktienmärkte | DaimlerChrysler-Aktie steigt im Jahresverlauf um 26% auf € 37,00

Die internationalen Börsen im Jahr 2003. Nach drei enttäuschenden Jahren haben die internationalen Aktienmärkte im Jahr 2003 wieder stark zulegt. Alle wesentlichen globalen Indizes wie der S&P 500, der Dow Jones Industrial, der Nikkei, der Euro Stoxx 50 sowie der DAX schlossen auf deutlich höherem Niveau.

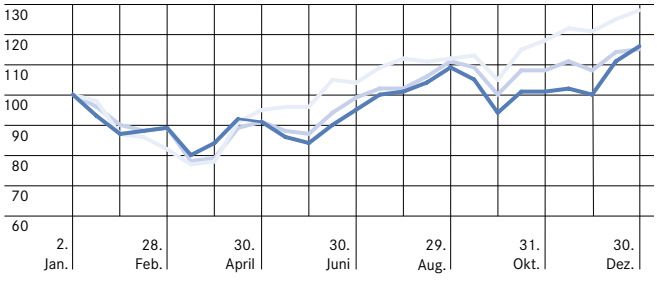
Zu Jahresbeginn hatte sich der Abwärtstrend der Vorjahre zunächst noch weiter fortgesetzt. Die Hauptgründe für die starke Kaufzurückhaltung der Investoren waren das weiterhin sehr schwache wirtschaftliche Umfeld sowie die zu diesem Zeitpunkt kurz bevorstehende militärische Auseinandersetzung im Nahen Osten. Hinzu kamen die Auswirkungen der sich in Asien und Kanada schnell ausbreitenden Lungenkrankheit SARS. Während der Sommermonate zogen die Kurse deutlich an. Neben den niedrigen Bewertungen unterstützten die sich verstärkenden Anzeichen einer konjunkturellen Erholung insbesondere in den USA die Kaufbereitschaft der Investoren. Im vierten Quartal schließlich legten die Börsen zunächst eine Konsolidierungsphase ein, bevor zum Jahresende eine deutliche Aufwärtsentwicklung einsetzte.

Die Kursentwicklung der DaimlerChrysler-Aktie. Obwohl die DaimlerChrysler-Aktie zum Jahresanfang in gleichem Maße wie das Börsenumfeld von der schwierigen Marktsituation betroffen war und an Wert verlor, behauptete sich der Kurs bis zur Hauptversammlung Anfang April 2003 vergleichsweise gut. Als die Investoren dann ihre Kaufzurückhaltung aufgaben und wieder verstärkt Positionen aufbauten, konnte das Papier vom Jahrestief (€ 23,94) Mitte März bis Anfang September um 54% auf € 36,85 zulegen. Die Aufwärtsentwicklung wurde Anfang Juni durch die Mitteilung, dass die Chrysler Group im zweiten Quartal aufgrund des wettbewerbsintensiven Marktumfelds in den USA einen Verlust ausweisen werde und dementsprechend auch das Operating-Profit-Ziel für den DaimlerChrysler-Konzern auf etwa € 5 Mrd. zurückgenommen wurde, leicht gebremst. Obwohl mehrere Analysten danach ihre Ergebnisprognosen und Kursziele reduzierten, legte der Kurs über die Sommermonate deutlich zu und war einer der besten Titel im Automobilsektor. Infolge von Gewinnmitnahmen und der Bedenken der Investoren bezüglich der weiteren Perspektiven der Automobilbranche kam der Kurs danach unter Druck. In den letzten Wochen des Jahres war die DaimlerChrysler-Aktie wieder stärker als der Gesamtmarkt und schloss am 30. Dezember 2003 in Frankfurt mit € 37,00 und in New York mit US $ 46,22 jeweils nahe dem Jahreshöchststand. DaimlerChrysler war auch im Jahr 2003 wiederum eine der liquidesten Aktien weltweit, das globale Handelsvolumen lag bei 1,7 (2002: 1,6) Mrd. Aktien, davon wurden 153 Mio. in den USA (2002: 154 Mio.) und 1,6 (2002: 1,5) Mrd. in Deutschland gehandelt.

Investor-Relations-Aktivitäten. Der Bereich Investor Relations hat Analysten, institutionelle Anleger, Rating-Agenturen sowie die privaten Aktionäre zeitnah über das Unternehmen informiert. Das wichtigste Ereignis für unsere Privataktionäre war die Hauptversammlung am 9. April 2003 in Berlin mit mehr als 9.000 Besuchern. Im Internet haben wir das Informationsangebot für unsere privaten und institutionellen Investoren weiter ausgebaut. Im September 2003 wurde mit einer Neugestaltung der Konzern-Website zudem der Internet-Auftritt der Investor-Relations-Seiten komplett überarbeitet. Für institutionelle Anleger und Analysten organisierten wir Roadshows in den Finanzzentren Europas, Nordamerikas und Asiens und führten rund 120 Gespräche in unseren Hauptverwaltungen in Stuttgart und Auburn Hills. Darüber hinaus haben wir die Investment Community durch Telefonkonferenzen, die wir zeitgleich auch im Internet übertragen haben, über unsere Quartalsergebnisse informiert.

Die DaimlerChrysler Hauptversammlung 2003

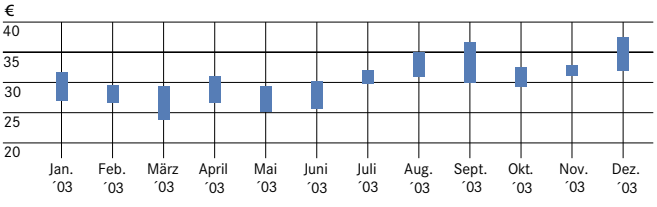
Börsenkursentwicklung (indiziert)



Entwicklung wichtiger Börsenindizes

	Stand Ende 2003	Stand Ende 2002	Veränderung in %
Dow Jones Industrial Average	10.454	8.342	+25
Nasdaq 100	1.468	984	+49
FTSE 100	4.477	3.940	+14
Nikkei	10.677	8.579	+24
Dow Jones Euro Stoxx 50	2.761	2.386	+16
DAX 30	3.965	2.893	+37
Dow Jones Stoxx Auto Europa	190	154	+23
MSCI Welt Index Automobiles	101	73	+38
Zum Vergleich: DaimlerChrysler-Aktie (in €)	37,00	29,35	+26

Höchst- und Tiefstkurse DaimlerChrysler in €



Kennzahlen

31. Dezember	2003 US $	2003 €	2002 €
Gezeichnetes Kapital (in Mio.)	3.317	2.633	2.633
Anzahl der Aktien (in Mio.)		1.012,8	1.012,8
Börsenkurswert (in Mrd.)	46,8	37,5	29,7
Anzahl der Aktionäre (in Mio.)		1,8	1,8
Indexgewichtung			
DAX 30		7,2%	8,1%
Dow Jones Euro Stoxx 50		1,3%	2,1%
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's		BBB	BBB+
Moody's		A3	A3
Fitch		BBB+	–

Aktionärsstruktur am 31.12.2003

nach Aktionärsgruppen

Großaktionäre 19%	12%	Deutsche Bank AG
	7%	Kuwait Investment Authority
Free Float 81%	53%	Institutionelle Investoren
	28%	Privatinvestoren

nach Regionen

	7%	Sonstige
	15%	USA
	23%	Europa, ohne Deutschland
	55%	Deutschland

Kennzahlen je Aktie

		2003 US $	2003 €	2002 €
Konzern-Jahresüberschuss		0,55	0,44	4,68
Konzern-Jahresüberschuss (verwässert)		0,55	0,44	4,67
Dividende			1,50	1,50
Eigenkapital (31.12.)		42,89	34,05	34,72
Börsenkurs:	Jahresende	46,22 [2]	37,00 [1]	29,35 [1]
	Höchst	46,83 [2]	37,34 [1]	55,44 [1]
	Tiefst	26,96 [2]	23,94 [1]	28,16 [1]

1 Kurse der Deutschen Wertpapierbörse Frankfurt.
2 Kurse der New York Stock Exchange.

DaimlerChrysler weltweit

Nahezu 100 Produktionsstätten in 17 Ländern | Weltweiter Vertrieb von Fahrzeugen und Dienstleistungen | Auch im Jahr 2003 Umsatzschwerpunkte in den Regionen NAFTA und Europa | Asien gewinnt weiter an Bedeutung

Europa

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	9	–	32.425	94.614
Chrysler Group	–	–	3.109	445
Nutzfahrzeuge	19	–	15.194	58.953
Vertrieb Fahrzeuge	–	4.774	–	40.938
Dienstleistungen	–	99	5.568	4.413
Übrige Aktivitäten	–	–	396	10.777

Lateinamerika (ohne Mexiko)

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	1	–	204	1.126
Chrysler Group	2	–	289	571
Nutzfahrzeuge	3	–	1.060	11.019
Vertrieb Fahrzeuge	–	548	–	–
Dienstleistungen	–	8	91	330
Übrige Aktivitäten	–	–	–	–

NAFTA

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	1	–	11.848	2.191
Chrysler Group	32	–	45.044	92.034
Nutzfahrzeuge	17	–	9.282	22.049
Vertrieb Fahrzeuge	–	5.158	–	2.571
Dienstleistungen	–	44	7.917	5.475
Übrige Aktivitäten	–	–	36	2.322

Asien

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	3	–	5.100	352
Chrysler Group	1	–	416	12
Nutzfahrzeuge	2	–	1.395	1.385
Vertrieb Fahrzeuge	–	1.110	–	1.317
Dienstleistungen	–	9	134	155
Übrige Aktivitäten	–	–	6	45

Finish der Baureihen Mercedes-Benz S-Klasse und E-Klasse im DaimlerChrysler-Werk Sindelfingen

Afrika

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	1	–	1.078	5.868
Chrysler Group	1	–	281	–
Nutzfahrzeuge	1	–	947	1.123
Vertrieb Fahrzeuge	–	241	–	–
Dienstleistungen	–	3	197	463
Übrige Aktivitäten	–	–	1	–

Australien / Ozeanien

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	–	–	783	–
Chrysler Group	–	–	182	–
Nutzfahrzeuge	–	–	562	533
Vertrieb Fahrzeuge	–	211	–	783
Dienstleistungen	–	2	130	199
Übrige Aktivitäten	–	–	1	–

Erläuterung: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds

Menschen bewegen

24 Mercedes-Benz Personenwagen
26 smart®
28 Maybach
30 Chrysler
32 Jeep®
34 Dodge
36 Mercedes-Benz Lkw
38 Setra
40 Freightliner
42 DaimlerChrysler Services

Das Mercedes-Benz E-Klasse T-Modell am Cap Antibes

Auf den folgenden Seiten erleben Sie die Welt von DaimlerChrysler in einer ganz besonderen Sichtweise.

Weltweit wurden Kunden unserer Marken auf eine ungewöhnliche Art und Weise porträtiert. Wir haben hierzu erstmalig als Phototechnik die Lomographie eingesetzt, die geradezu filmisch die Bewegung von Menschen zum Ausdruck bringt.

DaimlerChrysler ist ein dynamisches Unternehmen und garantiert mit seinen Marken und Produkten Mobilität für die unterschiedlichsten Erlebnisräume. Wir haben versucht, die Welt unserer Kunden und ihrer Fahrzeuge mit authentischen und lebendigen Fotografien für Sie einzufangen.

Sie erleben »echte« Kunden in realen Situationen und Lebensräumen. Das junge Paar mit seinem Mercedes in Antibes, die Chrysler-begeisterte Familie in Miami, der charmante Setra-Chauffeur im sonnigen Spanien, der stolze Freightliner-Trucker in Portland...

Alle haben gerne mitgemacht. Und alle sind stolz, in diesem Geschäftsbericht Botschafter unserer Marken zu sein.
Und das hat auch uns bestätigt: Das Leben spielt einfach die besten Geschichten.

Viel Spaß beim Erkunden der Welt von DaimlerChrysler!

93.34.87.00
»Liebe auf den ersten Blick«

Mari und Samuli Törönen leben und arbeiten an der Côte d' Azur für ihren Familienbetrieb. Für die Heimfahrten nach Finnland braucht das Ehepaar viel Platz für ihre Hunde und das Gepäck. »Unsere Eltern lieben und fahren Mercedes-Benz – das ist eine Familientradition. Und als ich die Form dieses Wagens sah, wusste ich, dass ich ihn haben musste. Dieses Auto ist eine Einladung zum Einladen«, sagt Samuli. Und einzuladen haben sie jede Menge.

Unglaublich geräumig. Unwiderstehlich schön.

Die Sportstudentinnen Lorena und Ingrid leben auf Gran Canaria. Mit ihren smart roadster erkunden sie jede Ecke, die diese sonnige Insel zu bieten hat. Jeder Augenblick hinter dem Lenkrad ist ein ganz eigenes Erlebnis. »Um das zu spüren, muss man ihn fahren«, sagt Lorena, lacht und schwingt sich wieder in ihren puristischen Sportwagen. »Unsere Pausen werden kürzer«, fügt Ingrid hinzu. Ahnen Sie, warum?

»Sonnige Aussichten«

Kurze Pause. Und dann zurück hinters Lenkrad. Zurück auf die Straße.

»Rendezvous in Miami«

Die Hälfte des Jahres lebt und arbeitet Michael Fux in Miami, die andere Hälfte ist er in New Jersey, wo seine Firma ihren Sitz hat. Er lebt für seine Arbeit und entwickelt ständig neue Ideen. Sein Maybach 57 bietet ihm alle Möglichkeiten eines Business-Jets auf Rädern. »Arbeiten und Autos sind das, was mir im Leben die größte Freude bereitet«, sagt Michael Fux, »und der Maybach bietet mir jederzeit ein Höchstmaß an Komfort.« Es ist eine Freude, auch jene, die das Vorzügliche gewohnt sind, noch überraschen zu können.

Das Streben nach Vollkommenheit. Edle Luxuslimousine und mobiles Büro.

»Familienausflug«

Fußbälle, Skateboards, Tennisschläger . . . es muss viel eingepackt werden, wenn man einfach mal so übers Wochenende mit drei kleinen Jungs verreist. Emma und Ken Fleming reisen sehr gern in ihrem Chrysler Pacifica – die Jungs schauen sich Cartoons an, alle Spielsachen sind im Kofferraum, und fünf Sterne für die Sicherheit geben der Familie ein gutes Gefühl. Haben wir eigentlich das Design erwähnt?

Drei Jungs. Fünf Sterne. Schönes Wochenende.

»Outdoor games«

Franco und Leslie sind frisch verheiratet. Für ihre Freizeit haben sie einen perfekten Begleiter gefunden – den Jeep® Liberty. An Wochenenden schnappen sie sich ein Zelt und ihre Rucksäcke, steigen in ihren Jeep® Liberty und halten irgendwo in den Everglades. Und nächstes Wochenende? Keine Sorge, die beiden werden Spaß haben, wo immer das auch sein wird.

Irgendwo hinfahren. Auch offroad. Den Dingen ihren Lauf lassen.

In einen Dodge Durango kann man jede Menge reinpacken. Und mit dem HEMI bekommt man den stärksten Motor in dieser Klasse. Doch dies sind nicht die einzigen überzeugenden Argumente für Sandy and Al Short. Sie lieben diese Marke und fahren seit über 36 Jahren Dodge.
Für den Aufbau ihres eigenen Restaurants in Rancho Cucamango, Kalifornien, ist der Durango ideal zum Transportieren. Und am Wochenende zieht Al seinen Dodge Barracuda, Baujahr 1968, auf die Rennbahn. Das überzeugt.

»Starkes Allround-Talent«

Kraftpaket mit ruhigem Fahrverhalten. Und HEMI Power.

»Wie immer pünktlich«

Der neue Mercedes-Benz Actros hat alle Vorteile der bekannten Actros-Baureihe und Neuerungen, die die Wirtschaftlichkeit nochmals verbessern und die Transportleistung steigern. Diese Besonderheiten schätzt auch die Spedition Fercam Logistics & Transport in Bozen, die seit 1965 internationale Transporte durchführt. Die Fahrer der über 400 Mercedes-Benz-Sattelzugmaschinen sind begeistert: Auch Franz Klammer und Heinz Pfister sind dank dem völlig neuen fahrer- und komfortorientierten Innenraum-Konzept am liebsten mit dem »Actros 2« unterwegs und würden wie die internationale Jury den neuen Mercedes-Benz Actros zum Truck of the Year 2004 wählen.

Heute in Bozen. Morgen in Rom. Wir halten unsere Versprechen.

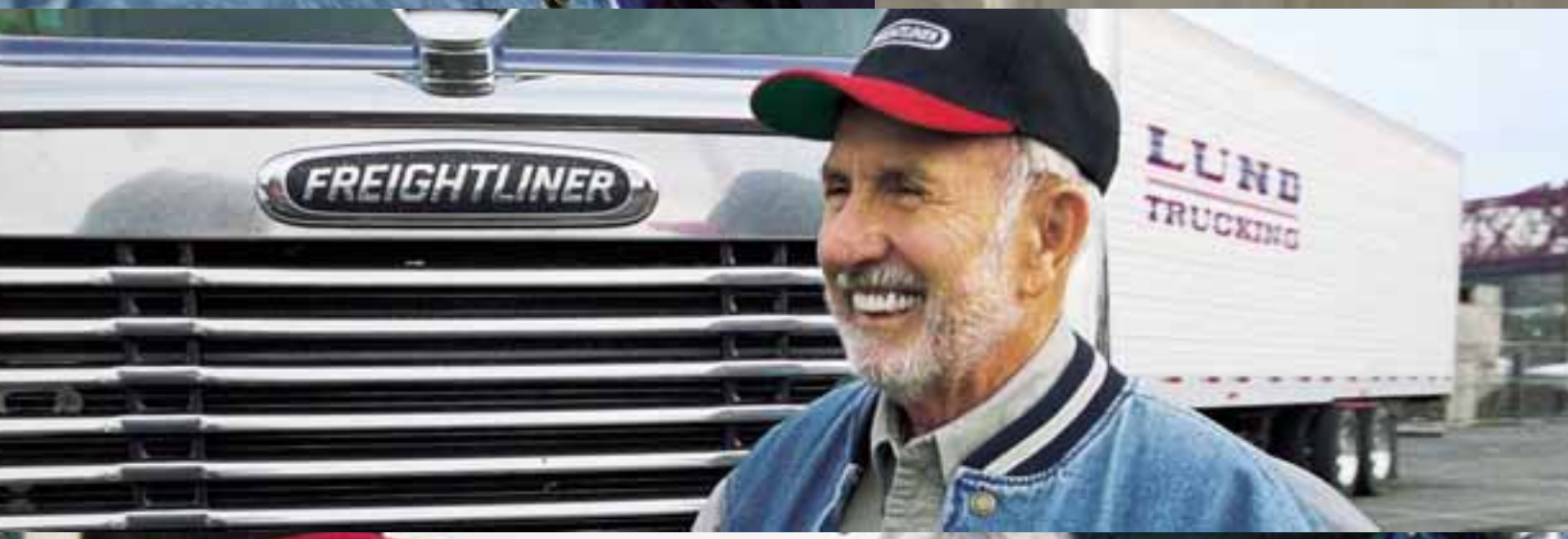
Setra

Busreisen in Spanien sind meist keine Wochenendausflüge oder Studienreisen, sondern das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs. Viele Fahrgäste kennen und schätzen die gelben Setra-Omnibusse von Continental Auto in Madrid, dem größten privaten Omnibusbetreiber in Spanien. Santos Fernandes von Continental hat seit 1996 mit sichtbarer Freude mehr als 200 fabrikneue Setra-Omnibusse von der Fabrik in Ulm nach Madrid überführt. Er und seine Kollegen fahren heute in 800 gelben Bussen quer durch Spanien von Großstadt zu Großstadt. Bilbao? Granada? Toledo? Bitte ein Ticket für den gelben Bus!

»Startklar«

Zufriedene Gesichter. Treue Kunden. Willkommen an Bord.

»Ständig auf Achse«



In Nordamerika fährt keine Truck-Marke mehr Meilen als Freightliner. Craig Smith ist Fahrer und gleichzeitig Eigentümer. Sein erster Truck war ein Freightliner. Das ist 25 Jahre her.
Mit seinem Coronado, dem neuesten Freightliner-Truck, ist er ständig auf Achse, etwa 150.000 Meilen pro Jahr, und liefert frische Lebensmittel. Craig lebt geradezu in seinem Truck, auf den er richtig stolz ist: »Jedes Detail des Coronado wurde so konstruiert, dass auch der anspruchsvollste Fahrer voll auf seine Kosten kommt. Sie sollten die Gesichter der anderen Fahrer sehen, wie sie grün vor Neid werden.«
Können wir uns vorstellen, Craig. Lass es dir gut gehen, lehn dich zurück und entspann dich.

Erfolgsgarant. Highlight der Highways. Stolz der Trucker.

»Love Chrysler«

Monica Brem und ihre beiden Söhne haben ein einfaches Konzept: »Love Chrysler«! Monica hat ihre Kinder ganz allein groß gezogen, schrieb nebenbei Bücher und gehört zu den erfolgreichsten Unternehmern in Nordamerika. Monica ist Chrysler-Händlerin in Corpus Christi, Texas, und sucht für ihre Kunden immer nach den besten, maßgeschneiderten Finanzierungslösungen: Ihr Partner ist DaimlerChrysler Services.

Beste Finanzierungsangebote. Zufriedene Kunden. Erfolgreiche Händler.

Geschäftsfelder

46 Mercedes Car Group
50 Chrysler Group
54 Nutzfahrzeuge
58 Executive Automotive Committee
60 Dienstleistungen
62 Übrige Aktivitäten

Das Mercedes-Benz E-Klasse T-Modell in Antibes

Mercedes Car Group

Operating Profit trotz hoher Aufwendungen für neue Produkte über Vorjahresniveau | Umsatz durch höherwertigen Modell-Mix weiter gesteigert | Absatz in schwierigem Marktumfeld leicht unter Vorjahresniveau | Hohe Nachfrage bei E-Klasse, S-Klasse, CLK-Coupés und CLK-Cabriolets | Neue smart-Modelle roadster und roadster-coupé im Markt sehr erfolgreich

Werte in Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €
Operating Profit	3.938	**3.126**	3.020
Umsatz	64.807	**51.446**	50.170
Sachinvestitionen	3.702	**2.939**	2.495
FuE-Aufwand	3.385	**2.687**	2.794
Produktion		**1.211.981**	1.238.927
Absatz		**1.216.938**	1.232.334
Beschäftigte (31.12.)		**104.151**	101.778

Ergebnis über Vorjahresiveau. Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group, das die Premiummarken Mercedes-Benz, Maybach, smart sowie Mercedes-Benz AMG und Mercedes-Benz McLaren umfasst, hat im Jahr 2003 in einem schwierigen Marktumfeld seine Position in fast allen Märkten weiter ausgebaut. Bei insgesamt rückläufiger Nachfrage nach Personenwagen in wichtigen Märkten lag der Absatz mit 1.216.938 Fahrzeugen nahezu auf dem Niveau des Vorjahres. Der Umsatz stieg aufgrund eines höherwertigen Modell-Mix um 3% auf € 51,4 Mrd. Beim Operating Profit konnten wir mit € 3,1 Mrd. das hohe Vorjahresniveau übertreffen, obwohl zur weiteren Vorbereitung der zweiten Modelloffensive, für den smart forfour und für die Marketingaktivitäten zur Einführung neuer Modelle erhebliche Mittel eingesetzt wurden.

Mercedes-Benz festigt Marktposition. Den insgesamt schwachen Märkten konnten sich die Personenwagen der Marke Mercedes-Benz weitgehend entziehen. Während die Verkäufe an Endkunden in den USA abermals um 3% gesteigert wurden und der Absatz in Japan sich erhöhte (+4%), ging der Absatz in Westeuropa um 4% zurück. Deutlichen Zuwächsen in Großbritannien (+8%), Italien (+5%), und Spanien (+9%) standen hier Rückgänge in Deutschland (-7%) und in Frankreich (- 9%) gegenüber. Insgesamt lag der Absatz mit 1.092.200 Einheiten (-2%) leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Mit ihrer attraktiven Modellpalette konnte die Marke Mercedes-Benz ihre Marktposition aber insgesamt festigen. Mercedes-Benz ist weiterhin die erfolgreichste Premium-Marke weltweit.

Das Mercedes-Benz E-Klasse T-Modell im Hafen von Antibes, Frankreich

Neues T-Modell der E-Klasse und neues CLK-Cabriolet sehr gut aufgenommen. Von unseren Kunden besonders lebhaft nachgefragt wurden im Jahr 2003 die Limousinen und T-Modelle der E-Klasse sowie die CLK-Coupés und CLK-Cabriolets.

Zum Erfolg der E-Klasse hat die volle Verfügbarkeit ihrer Varianten in allen Märkten beigetragen. Alleine vom neuen E-Klasse T-Modell, das im März 2003 in Europa und im November in den USA eingeführt wurde, konnten bereits 42.700 Fahrzeuge ausgeliefert werden. Insgesamt wurden 305.300 Fahrzeuge der E-Klasse abgesetzt – gegenüber dem Anlaufjahr 2002 ein Zuwachs um 26%.

Der Absatz der CLK-Coupés und -Cabriolets stieg insgesamt um 42% auf 85.900 Fahrzeuge und hat damit die Erwartungen deutlich übertroffen. Darin sind 18.300 Fahrzeuge des neuen CLK-Cabriolet enthalten, das im Mai 2003 in Europa und Japan sowie im September in den USA eingeführt wurde. Mit insgesamt 442.100 Fahrzeugen hat sich die C-Klasse in einem weltweit rückläufigen Marktsegment sehr gut behauptet. Der geringere Absatz bei den Limousinen, T-Modellen, dem Sportcoupé und dem SLK ist lebenszyklusbedingt und bewegt sich im Rahmen unserer Erwartungen. Im Frühsommer 2004 werden wir die Limousine, das T-Modell und das Sportcoupé durch eine umfangreiche Modellpflege für unsere Kunden noch attraktiver machen.

Der anhaltende Erfolg der S-Klasse ist vor dem Hintergrund verschiedener neuer Wettbewerbermodelle in diesem Marktsegment besonders bemerkenswert. Mit 67.800 Fahrzeugen lag der Absatz der S-Klasse-Limousine im sechsten Jahr seit ihrer Markteinführung leicht über dem hohen Niveau des Vorjahres. Weiterhin sehr erfolgreich war der SL-Roadster, der mit 33.400 abgesetzten Einheiten gegenüber dem Jahr 2002 nochmals um 6% zulegen konnte.

Der Absatz der A-Klasse, die bereits seit 1997 im Markt ist, verringerte sich lebenszyklusbedingt in einem von zahlreichen Modellneuheiten geprägten Marktsegment um 14% auf 147.400 Fahrzeuge. Mit der A-Klasse hat sich Mercedes-Benz mit einem Premiumfahrzeug erfolgreich im Segment der Kompaktwagen etabliert. Seit Markteinführung sind bereits mehr als eine Million A-Klasse-Fahrzeuge vom Band gelaufen.

Der Absatz der M-Klasse ging ebenfalls lebenszyklusbedingt um 20% auf 81.200 Fahrzeuge zurück. Seit der Markteinführung im Jahr 1997 wurden mehr als 500.000 M-Klassen an unsere Kunden ausgeliefert.

Kapazitätserweiterung in Rastatt und Tuscaloosa. Für die Nachfolgebaureihe der A-Klasse werden im Werk Rastatt € 900 Mio. investiert. Mit der neuen Baureihe wollen wir auch die A-Klasse zur Modellfamilie erweitern und die Präsenz der Marke Mercedes-Benz in diesem Marktsegment ausbauen.

Mit einem Investitionsvolumen von US $ 600 Mio. wird das Werk in Tuscaloosa/Alabama derzeit erweitert. Zehn Jahre nach der Entscheidung für den Produktionsstandort werden damit die Belegschaft auf rund 4.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Produktionskapazität des Werkes auf 160.000 Fahrzeuge jeweils verdoppelt. In Tuscaloosa sollen das Nachfolgemodell der M-Klasse, eine weitere Variante sowie der neue Grand Sports Tourer (GST) produziert werden. Der neue GST wird die Merkmale etablierter Fahrzeugkonzepte wie Reiselimousine, Kombi und Geländewagen zu einem neuen und eigenständigen Profil vereinen und damit ein neues Marktsegment definieren.

Faszinierende neue Fahrzeuge auf der IAA. Im September haben wir auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt dem breiten Publikum den Supersportwagen Mercedes-Benz SLR McLaren und die Studie eines viertürigen Coupés »Vision CLS« vorgestellt. Die Resonanz auf beide Modelle war überwältigend. Im November haben wir deshalb entschieden, die »Vision CLS« als CLS-Klasse in Serie gehen zu lassen. Sie verbindet die Elemente und die Dynamik eines Coupés mit dem Komfort und der Funktionalität einer Limousine.

Der erste SLR aus der McLaren-Produktionsstätte im englischen Woking wurde an die Laureus Sports Award Stiftung übergeben, die das Fahrzeug für einen wohltätigen Zweck versteigert hat. Im April 2004 beginnt die Auslieferung an die Kunden. Um der Exklusivität dieses besonderen Fahrzeugs Rechnung zu tragen, sollen insgesamt nicht mehr als 3.500 SLR-Supersportwagen gefertigt werden.

Mercedes-Benz im Motorsport erfolgreich. Mit dem Vize-Weltmeistertitel in der Formel 1 und dem Titelgewinn in der Deutschen Tourenwagen Masters (DTM) war Mercedes-Benz im Jahr 2003 im Motorsport sehr erfolgreich. In der Formel 1 konnte Mercedes McLaren die Entscheidung über die Weltmeisterschaft bis zum letzten Grand Prix in Japan offen halten: Kimi Räikkönen wurde nach einer unvergleichlich spannenden Saison mit lediglich zwei Punkten Rückstand Vize-Weltmeister. In der DTM konnte Bernd Schneider mit seinem vierten DTM-Titel eindrucksvoll das Potenzial des CLK-DTM-Rennwagens unter Beweis stellen. Mit neun Siegen in zehn Rennen dominierte Mercedes-Benz die DTM.

Maybach erfüllt anspruchsvollste Kundenwünsche. Der Maybach, von dem derzeit vier Fahrzeuge pro Tag gefertigt werden, erfüllt den Wunsch nach Individualisierung auf höchstem Niveau. In der Maybach-Manufaktur in Sindelfingen haben kompromisslose Perfektion und absolute Zufriedenheit des Kunden höchste Priorität. Im Jahr 2003 konnten rund 600 der exklusiven Limousinen an Kunden ausgeliefert werden. Im Verlauf des Jahres wurden weitere Maybach-Center eröffnet, unter anderem in Tokio, Hongkong und Kuwait. Damit haben wir nun in insgesamt 16 Maybach Centern und bei 71 Vertriebspartnern in den USA die Arbeit aufgenommen.

smart positioniert sich als Mehrproduktmarke. Der Absatz der Marke smart stieg im Berichtsjahr um 2% auf 124.700 Fahrzeuge. Deutschland mit 41.500 und Italien mit 32.600 Fahrzeugen sind weiterhin die wichtigsten Märkte. Besonders erfreulich entwickelten sich die Verkäufe in Großbritannien (13.100 Fahrzeuge, +36%) und in Frankreich (9.500 Fahrzeuge, +11%). Insgesamt ist es smart gelungen, seine Position in einem stark zurückgehenden Marktsegment auszubauen.

Hierzu trug die sehr positive Resonanz auf die im April eingeführte Baureihe smart roadster und smart roadster-coupé maßgeblich bei. Mit diesen neuen Modellen wurde das Segment der kompakten und puristischen Roadster eindrucksvoll wiederbelebt. Im Jahr 2003 konnten wir bereits 20.100 Einheiten ausliefern. Mit den Modellen smart roadster und roadster-coupé hat sich smart zugleich von einer Einprodukt- zu einer Mehrproduktmarke entwickelt. Ein neues Firmenlogo und der neue Markenslogan »open your mind« begleiten diese Entwicklung.

Den Absatzschwerpunkt der Marke smart bildeten mit 104.600 Fahrzeugen weiterhin die Modelle city-coupé und cabrio. Beide wurden mit der Modellpflege im Frühjahr 2003 noch komfortabler und noch sicherer. Das Fahrdynamik-System ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm) gehört nun zur Serienausstattung sämtlicher smart-Modelle. Seit der Markteinführung im Jahr 1998 wurden insgesamt 542.200 smart city-coupé und cabrio abgesetzt. Damit hat sich smart als innovative Lifestyle-Marke erfolgreich im Segment der Klein- und Kompaktwagen etabliert.

Die hohe Attraktivität der smart-Produkte bestätigt sich auch in einem sehr hohen Wiederverkaufswert. Nach EurotaxSchwacke, einem führenden Bewerter von gebrauchten Automobilen in Deutschland, erreicht ein smart city-coupé mit 74% seines Neupreises nach zwei Jahren einen Spitzenwert.

Der smart roadster und das smart roadster-coupé an einem Aussichtspunkt auf Gran Canaria

Neue Märkte für die Marke smart. Im Jahr 2003 wurde die Marke smart in sieben weiteren Märkten eingeführt. Neu hinzugekommen sind Australien, Mexiko, Finnland, Irland, Zypern, Libanon und die Türkei. Inzwischen sind smart-Fahrzeuge damit in 31 Ländern offiziell erhältlich. Angesichts des großen Interesses weltweit werden weitere Märkte folgen. Mit der Einführung in Mexiko wurde ein erster wichtiger Schritt in Richtung NAFTA vollzogen. Für das Jahr 2006 bereiten wir auch den Markteintritt in den USA vor. Hierfür wird mit dem smart formore ein geländegängiges Freizeitfahrzeug entwickelt, das in Brasilien gebaut werden soll.

smart forfour vorgestellt. Im September haben wir auf der IAA in Frankfurt die neue Baureihe smart forfour erstmals dem breiten Publikum vorgestellt. Die Resonanz war sehr positiv. Ab April 2004 wird dieses Modell mit seinem smart-typischen Design, seinen hohen Sicherheitsstandards und seinen für diese Klasse einzigartigen Innovationen neue Maßstäbe im Kleinwagensegment setzen. Produziert wird der smart forfour im NedCar-Werk in Born/Niederlande, an dem sich DaimlerChrysler im Rahmen eines Joint Venture mit Mitsubishi Motors beteiligen wird.

Im Zuge der smart-Produktoffensive wurde die mit dem neuen Viersitzer begonnene Namenslogik auch auf das City-coupé und das Cabrio der Marke smart übertragen. Seit 1. Januar 2004 tragen diese Modelle die neuen Namen smart fortwo coupé und smart fortwo cabrio.

Pkw-Absatz 2003[1]

	1.000 Pkw	03/02 in %
Mercedes-Benz	1.092	-2
davon: S-Klasse/SL/Maybach	109	+2
E-Klasse	305	+26
C-Klasse	442	-8
davon: CLK	86	+42
SLK	22	-27
Sportcoupé	53	-28
A-Klasse	147	-14
M-Klasse	81	-20
G-Klasse	7	-16
smart	125	+2
Mercedes Car Group	1.217	-1
davon: Deutschland	390	-6
Westeuropa (ohne Deutschland)	423	+1
NAFTA	236	+2
USA (retail sales)	219	+3
Lateinamerika (ohne Mexiko)	11	-18
Asien/Ozeanien (ohne Japan)	67	+9
Japan	46	-3

1 Konzernabsatz, soweit nicht anders vermerkt (einschl. verleaste Fahrzeuge)

Chrysler Group

Operativer Verlust von € 506 Mio. einschließlich Restrukturierungsaufwand in Höhe von € 469 Mio. | Ergebnis aus laufendem Geschäft nahezu ausgeglichen | Intensiver Wettbewerb im US-Markt belastet Ergebnis | Produktivität und Produktqualität deutlich verbessert | Neue faszinierende Modelle eingeführt | Neun neue Modelle im Jahr 2004

Werte in Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €
Operating Profit (Loss)	(637)	**(506)**	609
Umsatz	62.130	**49.321**	60.181
Sachinvestitionen	3.133	**2.487**	3.155
FuE-Aufwand	2.128	**1.689**	2.062
Produktion		**2.552.308**	2.749.903
Absatz		**2.637.867**	2.822.659
Beschäftigte (31.12.)		**93.062**	95.835

Schwierige Marktsituation belastet Ergebnis. Die Chrysler Group hat das insgesamt sehr schwierige Jahr 2003 mit einem operativen Verlust von € 506 Mio. abgeschlossen (i. V. Operating Profit von € 0,6 Mrd.). Darin enthalten sind Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von € 469 Mio. (i. V. € 0,7 Mrd.). Den angestrebten leicht positiven Operating Profit aus dem laufenden Geschäft hat die Chrysler Group zwar nicht vollständig erreicht, sie ist diesem Ziel aber doch sehr nahe gekommen. Die Restrukturierungsaufwendungen im Jahr 2003 stehen überwiegend noch im Zusammenhang mit dem im Februar 2001 angekündigten Turnaround-Plan.

Die Chrysler Group verzeichnete im zweiten Quartal als Folge stark gestiegener Kaufanreize einen deutlichen Verlust. Insbesondere aufgrund weiterer Kostensenkungsmaßnahmen und der Erneuerung des Modellangebots im Jahresverlauf hat die Chrysler Group im dritten und vierten Quartal aber wieder positive Ergebnisse erwirtschaftet. Insgesamt konnten die außerordentlich erfolgreichen Maßnahmen zur Kostensenkung, mit denen wir sogar das zur Jahresmitte festgelegte Ziel zusätzlicher Einsparungen in Höhe von US $ 1 Mrd. übertroffen haben, die Verluste aus rückläufigen Verkäufen und höheren Kaufanreizen nicht ganz ausgleichen. Weltweit hat die Chrysler Group im Berichtsjahr 2,64 (i. V. 2,82) Mio. Personenwagen, Minivans, Geländewagen und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Chrysler, Dodge und Jeep® abgesetzt. In den USA verringerten sich die Verkäufe um 4% auf 2,13 Mio. Fahrzeuge. Zuwächsen beim Dodge Ram Pickup (+13%), beim Jeep® Wrangler(+9%) und beim Dodge Durango (+1%) standen hier niedrigere Absatzzahlen bei den Minivans (-8%) und den Personenwagen (-13%) der Marken Chrysler und Dodge gegenüber.

Der Chrysler Pacifica bei der Ankunft vor einem Hotel in Miami, Florida

Der Marktanteil in den USA erreichte 12,5 (i. V. 12,9)%. Aufgrund von Wechselkurseffekten, des geringeren Absatzes und der gestiegenen Preisnachlässe ging der Umsatz auf € 49,3 (i. V. € 60,2) Mrd. zurück. In US-Dollar verringerte sich das Geschäftsvolumen um 2%.

Qualität und Effizienz deutlich verbessert. Das Qualitätsniveau der Chrysler-, Jeep®- und Dodge-Fahrzeuge hat sich im Jahr 2003 weiter verbessert. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass die Garantiekosten abermals deutlich gesenkt werden konnten. Insgesamt sind die Garantiekosten pro Fahrzeug in den Jahren 1996 bis 2003 um nahezu 50% zurückgegangen. Auch die von J.D. Power durchgeführte Qualitätsstudie »Initial Quality Survey« (IQS) verdeutlicht, dass sich die Qualität der Fahrzeuge der Chrysler Group gegenüber dem Vorjahr erneut und im Branchenvergleich überdurchschnittlich verbessert hat. So wurde zum Beispiel der neue Dodge Ram 2500 Pickup Truck mit einer Qualitätsverbesserung um 10% im Vergleich zum Vorgängermodell als bestes Fahrzeug seiner Klasse ausgezeichnet.

Der Harbour Report North America, eine Analyse zur Messung der Produktivität von US-Automobilherstellern, belegt, dass die Chrysler Group ihre Produktivität in der Fertigung im Jahr 2002 um 8,3% verbessert hat. Dies ist die zweithöchste Steigerung, die ein Automobilhersteller seit Einführung des Harbour Report im Jahr 1981 je erzielen konnte.

Mehr Flexibilität durch neuen UAW-Vertrag. Im September 2003 hat die Chrysler Group mit der US-Automobilarbeitergewerkschaft UAW (United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America) einen neuen Vertrag abgeschlossen, der Regelungen für mehr als 58.000 Arbeiter umfasst. Der neue Vertrag ist einerseits mit Einkommenssteigerungen für die Beschäftigten verbunden. Andererseits gibt er dem Unternehmen mehr Möglichkeiten für flexiblen Personaleinsatz und erleichtert die Anpassung an veränderte wirtschaftliche Bedingungen.

Produktoffensive zur Verbesserung der Wettbewerbsposition. Die Chrysler Group hat in den zurückliegenden Jahren die Kosten deutlich gesenkt und allein im Jahr 2003 über die ursprünglich im Turnaround-Plan geplante Größenordnung hinausgehend zusätzliche Einsparungen in Höhe von US $ 1 Mrd. realisiert. Neben weiteren Effizienzverbesserungen liegt der strategische Schwerpunkt nun verstärkt darin, die Wettbewerbsposition durch innovative Produkte und eine Stärkung der Vertriebsorganisation nachhaltig zu verbessern. Mit neuen Fahrzeugen will die Chrysler Group in der Kundenwahrnehmung, der Produktqualität und der Produktivität zu den weltweit besten Wettbewerbern aufschließen und sich gleichzeitig mit herausragendem Design und einem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis von den Wettbewerbern abgrenzen. Um dies zu erreichen, wird sie auch die Möglichkeiten nutzen, welche die intensive Zusammenarbeit mit dem Allianzpartner Mitsubishi Motors Corporation sowie die im DaimlerChrysler-Konzern verfügbaren Ressourcen bieten. Im Rahmen einer umfassenden Produktoffensive wird die Chrysler Group in Nordamerika im Jahr 2004 insgesamt neun neue Modelle einführen. Hierzu zählen richtungweisende Produktneuheiten wie die Chrysler-Limousine 300C, neue Minivans der Marken Dodge und Chrysler, der Dodge Magnum und der Jeep® Grand Cherokee.

Neue Modelle der Marke Chrysler. Im Frühjahr und Sommer 2003 hat die Marke Chrysler mit dem Chrysler Pacifica und dem Chrysler Crossfire zwei einzigartige neue Fahrzeuge vorgestellt.

Der Pacifica verbindet die Geräumigkeit eines Minivans mit der Vielseitigkeit eines Geländewagens und dem Komfort einer Limousine. Er definiert ein neues Marktsegment und setzt für die Marke Chrysler Maßstäbe in Technik und Design. Der Absatz des Pacifica, der seit März 2003 an die Händler ausgeliefert wird, hat sich von Monat zu Monat gesteigert und erreichte im Jahr 2003 in den USA insgesamt 56.700 Fahrzeuge.

Das neue Chrysler Crossfire-Sportcoupé, das bei unserem Partner Karmann in Deutschland gefertigt wird, vereint deutsche Technologie mit der Kraft und dem Design eines typisch amerikanischen Sportwagens. Seit der Markteinführung im Juni wurden in den USA über 4.000 Fahrzeuge verkauft.

Insgesamt lag der Absatz der Marke Chrysler im Jahr 2003 bei 609.200 (i. V 665.300) Fahrzeugen.

Im Jahr 2004 werden wir weitere Produktneuheiten unter der Marke Chrysler in den Markt einführen, die mit sehr positiver Resonanz Anfang des Jahres 2004 auf der Detroit Motor Show vorgestellt wurden: Der Crossfire wird zusätzlich in einer Roadster-Version angeboten und mit einem Faltdach ausgestattet, das auch bei offenem Fahrzeug einen großzügigen Laderaum bietet. Mit einer Cabrio-Version wird die Chrysler Group die Erfolgsgeschichte des PT Cruiser fortsetzen. Die neue Chrysler Limousine 300C zeichnet sich aufgrund des Hinterradantriebs durch ein hervorragendes Fahrverhalten aus. Weitere Merkmale dieser großen Limousine sind der 5,7-Liter-Hochleistungsmotor HEMI V-8 und ihr unverwechselbares Design.

Zwanzigster Geburtstag des Minivan. Als Erfinder des Minivans konnte die Chrysler Group im Jahr 2003 den zwanzigsten Geburtstag dieser äußerst erfolgreichen Fahrzeugkategorie feiern. Seit der Markteinführung im Jahr 1983 wurden über zehn Millionen Minivans der Marken Chrysler und Dodge produziert. Die Minivans von Chrysler haben in dieser Zeit mehr als 150 Auszeichnungen erhalten, und 50 Innovationen gingen erstmalig in einem Minivan in Serie.

Mit den neuen Minivans, die im Frühjahr 2004 in den Markt eingeführt werden sollen, will die Chrysler Group an die Erfolge der Vorgängermodelle anknüpfen. Die Minivans der Marken Chrysler und Dodge werden die ersten mit dem so genannten »Stow 'n' Go-Seating« im Markt sein. Diese Technik ermöglicht es, die zweite und dritte Sitzreihe mit einem Handgriff in den Fahrzeugboden zu versenken.

»Stow 'n' Go« ist nur eine von mehr als 15 Neuerungen, zu denen Ausstattungsumfänge für mehr Sicherheit und deutlich verbesserte Fahreigenschaften zählen. Die Minivans wurden auf Basis einer komplett neuen Plattform entwickelt und in nur 18 Monaten zur Marktreife gebracht.

Marke Dodge setzt mit Durango neue Maßstäbe. Dodge zählt auch weiterhin zu den bekanntesten und traditionsreichsten Automarken Amerikas. Vom Sportwagen bis hin zum Pickup Truck verkörpern alle Fahrzeuge der Marke Dodge Leistung, Tradition, anspruchsvolles Design und das unverwechselbare Image der Marke.

Seit November 2003 wird der neue Dodge Durango an die Händler ausgeliefert. Das neue Modell übertrifft das Raumangebot seines Vorgängers und beeindruckt im Segment der großen Geländewagen auch bei Leistung und Anhängelast. Aufgrund der verbesserten Kostenposition konnten wir den Einstiegspreis trotz der völlig neuen Karosserie, neuer Motoren und der verbesserten Ausstattung im Vergleich zum Vorgängermodell um US $ 1.000 und beim Durango SLT 4X4 sogar um US $ 2.000 senken. Der neue Durango wurde im Markt sehr positiv aufgenommen und hat bereits drei Auszeichnungen, darunter den »Truck of the Year« erhalten. In die Fertigung des neuen Durango hat die Chrysler Group im Montagewerk Newark (Delaware, USA) rund US $ 180 Mio. investiert. Durch die Umstellung auf flexible Fertigungsprozesse und die Weiterverwendung bestehender Anlagen waren die Umrüstkosten für das neue Modell um 30% niedriger als bei vergleichbaren Maßnahmen in der Vergangenheit. Das Beispiel Newark zeigt, dass neue und flexible Fertigungsmethoden auch in einem bestehenden Werk erfolgreich eingeführt werden können. Es verdeutlicht ferner, wie wir die Produktivität und Flexibilität in unserer Fertigung und gleichzeitig auch die Qualität der Fahrzeuge erhöhen.

Zu den Produktneuheiten der Marke Dodge wird im Jahr 2004 neben dem Minivan Caravan und dem Dakota auch der völlig neue Dodge Magnum zählen. Dieser mit einem 5,7-Liter-HEMI-Motor mit Hinterradantrieb ausgestattete Sports-Tourer überzeugt mit der Leistung und den Fahreigenschaften einer sportlichen Limousine und bietet gleichzeitig die Funktionalität eines Geländewagen.

Der Dodge-Absatz erreichte im Jahr 2003 insgesamt 1.428.000 (i. V. 1.561.800) Fahrzeuge.

Spaß, Freiheit und legendäre Geländetauglichkeit mit der Marke Jeep®. In einem schwierigen Marktumfeld konnte die Marke Jeep® ihre Anhänger auch im Jahr 2003 mit robusten und vielseitig einsetzbaren Fahrzeugen sowie mit den legendären Fahreigenschaften im Gelände begeistern. Insgesamt wurden 596.200 (i. V. 595.600) Fahrzeuge der Modelle Jeep® Grand Cherokee, Jeep® Liberty (Cherokee außerhalb der Vereinigten Staaten) und Jeep® Wrangler abgesetzt.

Durch eine individuelle Betreuung fördern wir mit der Marke Jeep® die Begeisterung und Loyalität unserer Kunden. So bieten wir Jeep®-Besitzern einzigartige Möglichkeiten, das gesamte Potenzial ihrer Fahrzeuge im Gelände auszuschöpfen und ihre Eindrücke mit anderen Fans der Marke Jeep® auszutauschen. Beispielhaft hierfür ist das Camp Jeep®, eine der größten und meistbesuchten Fahrer-Veranstaltungen in den USA, das im Jahr 2003 zum neunten Mal stattfand.

Im Herbst 2004 wird die Chrysler Group den neuen Jeep® Wrangler Unlimited einführen. Aufgrund des verlängerten Radstands wird sich dieses Fahrzeug bei weiterhin hervorragender Geländetauglichkeit durch größere Geräumigkeit, einen höheren Onroad-Komfort und einen niedrigeren Geräuschpegel auszeichnen.

Die wichtigste Produktneuheit der Marke Jeep® wird im Jahr 2004 der neue Jeep® Grand Cherokee sein, der ab Herbst 2004 bei den Händlern verfügbar sein wird.

Der Dodge Durango auf einer Baustelle in Rancho Cucamango, Kalifornien

Richtungweisende Konzeptfahrzeuge präsentiert. Mit verschiedenen Konzeptfahrzeugen haben wir im Jahr 2003 einen Ausblick auf künftige Fahrzeuggenerationen gegeben.

Auf dem Automobil-Salon in Genf enthüllte die Chrysler Group im März 2003 die Chrysler-Airflite-Studie. Im Airflite verbinden sich die Leidenschaft für herausragendes Design, die dynamische Formgebung eines Coupé und die praktische Funktionalität einer Limousine zu einer wegweisenden Neuinszenierung der fünftürigen Schrägheckmimousine.

Im September 2003 wurde die Konzeptstudie des Chrysler 300C Touring auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt präsentiert. Diese Kombi-Version des Chrysler 300C basiert in Technik, Design und Ausstattung auf der Limousine. Der 300C Touring zielt auf die Märkte in Europa und soll dort im Jahr 2004 eingeführt werden.

Auf der Tokyo Motor Show im Oktober 2003 haben wir den Jeep® Treo der Öffentlichkeit vorgestellt. Er interpretiert klassische Jeep®-Design-Themen wie den Kühlergrill mit sieben Streben und die markante Windschutzscheibe aus einem neuen Blickwinkel. Die Konstrukteure des Treo stellten sich der Herausforderung, ein Jahrzehnt oder noch weiter in die Zukunft zu blicken und für die Marke Jeep® neue Zielgruppen anzusprechen. Das Ergebnis ist ein Fahrzeug für die Stadt, das die Freiheit und das Lebensgefühl der Marke Jeep® verkörpert.

Im Januar 2004 wurden auf der Detroit Motor Show der Chrysler ME Four-Twelve, der Dodge Slingshot und der Jeep® Rescue präsentiert.

Der Chrysler ME Four-Twelve, bei dem ME für Mid-Engine, Four für die Anzahl der Turbolader und Twelve für die Zylinder stehen, ist eines der faszinierendsten Fahrzeuge, die jemals gebaut wurden und ein gutes Beispiel für die technischen Möglichkeiten der Chrysler Group. In Zusammenarbeit mit hervorragenden Partnern wurde das Fahrzeug in weniger als einem Jahr entwickelt.

Der Dodge Slingshot ist ein Fun-Sports-Car-Konzept für Offroad-begeisterte Fahrer und ist darauf ausgerichtet, vielseitig, praktisch und preisgünstig zugleich zu sein. Als typischer Vertreter der Marke Dodge zeichnet sich der Slingshot durch seine ansprechende Optik und viel Spaß beim Fahren aus. Innerhalb von zehn Sekunden beschleunigt das Fahrzeug von 0 auf 100 km/h, der Verbrauch liegt bei weniger als sechs Liter pro 100 km.

Der Jeep® Rescue wurde für die Nutzung bei extremsten Fahrsituationen unter widrigsten Umständen entwickelt und ist hervorragend für Such- und Rettungseinsätze geeignet. Mit dem Rescue eröffnet sich der Marke Jeep® eine neue Dimension, indem ein wegweisendes Design für größere Fahrzeuge entwickelt wurde, das dennoch die legendären Eigenschaften der Marke verkörpert.

Absatz 2003 [1]

	1.000	03/02
	Einheiten	**in %**
Gesamt	2.638	-7
davon: Pkw	568	-17
Leichte Nutzfahrzeuge	665	-1
Minivans	477	-15
Geländewagen [2]	928	+2
USA	2.129	-7
Kanada	229	-10
Mexiko	100	-16
Übrige Märkte	180	+5

1 Konzernabsatz (einschließlich verleaster Fahrzeuge)
2 Einschließlich PT Cruiser und Pacifica

Nutzfahrzeuge

Operating Profit deutlich auf € 855 Mio. gesteigert | Freightliner-Restrukturierungsprogramm früher als erwartet erfolgreich abgeschlossen | Neue attraktive Produkte stärken Wettbewerbsposition | Neuer Actros sehr gut aufgenommen | Strategische Partnerschaften in Asien weiter ausgebaut

Werte in Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €
Operating Profit (Loss)	1.077	**855**	(343)
Umsatz	35.923	**28.517**	28.401
Sachinvestitionen	1.267	**1.006**	1.263
FuE-Aufwand	1.276	**1.013**	959
Produktion		**500.445**	483.029
Absatz		**500.981**	485.408
Beschäftigte (31.12.)		**95.062**	94.111

Ergebnis deutlich verbessert. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge konnte im Jahr 2003 in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld, das durch eine geringere Nachfrage in vielen Märkten gekennzeichnet war, seinen Absatz um 3% auf 501.000 Lkw, Busse und Transporter steigern. DaimlerChrysler hat damit seine Position als Weltmarktführer weiter ausgebaut. Der Umsatz lag trotz der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar mit € 28,5 Mrd. geringfügig über Vorjahresniveau. Bereinigt um Wechselkurseffekte stieg der Umsatz um 7%. Der Operating Profit verbesserte sich auf € 855 Mio., nachdem im Vorjahr noch ein Operating Loss von € 343 Mio. entstanden war, in dem Sonderbelastungen in Höhe von € 519 Mio. enthalten waren. Die deutliche Ergebnisverbesserung ist vor allem auf die konsequente Umsetzung der Effizienzsteigerungsprogramme in allen Geschäftsbereichen zurückzuführen.

Restrukturierung bei Freightliner erfolgreich abgeschlossen. Zum Jahresende 2003 hat der Geschäftsbereich Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses sein im Jahr 2001 eingeleitetes Turnaround-Programm ein Jahr früher als ursprünglich geplant erfolgreich abgeschlossen. Im Rahmen der Restrukturierung wurden die Materialkosten und die allgemeinen Verwaltungskosten deutlich gesenkt sowie die Effizienz in der Produktion gesteigert. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Verbesserung des Geschäftsmodells die Verkaufsaktivitäten optimiert und die Marktdurchdringung ausgedehnt.

Im Jahr 2003 setzte der Geschäftsbereich 128.300 Fahrzeuge ab. Dies ist eine Steigerung um 13% gegenüber dem Vorjahr. In der Gewichtsklasse 8 (ab 15 t) wurden in der NAFTA 67.700 (i. V. 65.400) Fahrzeuge der Marken Freightliner, Sterling und Western Star verkauft. Der Marktanteil in der NAFTA stieg von 36% auf 38%. DaimlerChrysler stärkte damit seine führende Position in der

Der Freightliner Coronado und der Freightliner Business Class M2 vor einem Warenhaus in Portland, Oregon

Klasse 8 auf dem nordamerikanischen Kontinent weiter. In den Gewichtsklassen 5 bis 7 konnten wir mit einem Absatz von 42.600 Fahrzeugen ebenfalls um 18% zulegen. Der Marktanteil in der NAFTA erhöhte sich deutlich auf 26 (i. V. 23)%.

Zur Sicherung unserer Wettbewerbsposition wurden im Jahr 2003 erhebliche Mittel in neue Produkte und Fertigungsstätten investiert sowie mehrere neue Fahrzeuge auf den Markt gebracht. Der im Jahr 2002 vorgestellte mittelschwere Freightliner-Lkw Business Class M2, von dem im Berichtsjahr 10.900 Einheiten abgesetzt werden konnten, wurde um eine schwere Variante der Klasse 8 ergänzt. Unter der Marke Sterling wurden ein überarbeitetes Fahrzeugchassis für die schweren Lkw sowie zusätzliche Varianten der mittelschweren Lkw eingeführt. Seit November 2003 bietet Thomas Built Buses im nordamerikanischen Markt einen komplett neuen Schulbus an. Mit der Einführung des in Europa seit Jahrzehnten bewährten Unimog in den US-Markt haben wir unsere Produktpalette in der NAFTA-Region komplettiert. Um Skaleneffekte zu erzielen, bieten wir auch leistungsstarke Mercedes-Benz Motoren in Freightliner- und Sterling-Lkw an. Im Jahr 2003 wurden 32.600 Lkw des Geschäftsbereichs Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses mit Mercedes-Benz Motoren ausgerüstet. Wir sind überzeugt, dass Freightliner nach der Restrukturierung und mit den neuen Produkten auf die Herausforderungen der Zukunft gut vorbereitet ist.

Mercedes-Benz Lkw trotz anhaltender Marktschwäche mit höherem Absatz. Mit 110.500 Fahrzeugen lag der Absatz im Geschäftsbereich Mercedes-Benz Lkw um 9% über dem Vorjahresniveau. Dabei konnte die anhaltende Marktschwäche in Westeuropa durch ein höheres Absatzvolumen in den Ländern Osteuropas einschließlich der Türkei sowie im Nahen und Fernen Osten mehr als ausgeglichen werden. So exportierten wir im Berichtsjahr 28 (i. V. 21)% unserer europäischen Lkw-Produktion in Länder außerhalb Westeuropas. In Westeuropa war die Marke Mercedes-Benz mit 59.300 (i. V. 60.300) abgesetzten Fahrzeugen und einem Marktanteil von 21 (i. V. 21)% weiterhin führend bei mittelschweren und schweren Lkw. Auch in den wichtigsten lateinamerikanischen Märkten Brasilien und Argentinien behauptete Mercedes-Benz mit Marktanteilen von 34 (i. V. 34)% bzw. 24 (i. V. 33)% seine Spitzenposition bei Lkw. Insgesamt konnte der Geschäftsbereich in der Region Lateinamerika trotz weiterhin schwieriger Marktbedingungen 23.800 (i. V. 21.800) Fahrzeuge absetzen.

Das Jahr 2003 war im Geschäftsbereich Mercedes-Benz Lkw von der Markteinführung neuer Produkte geprägt. Der neue Actros, der nach nur viermonatiger Übergangszeit das Vorgängermodell vollständig abgelöst hat, wird von unseren Kunden sehr gut aufgenommen. Kennzeichnend für den im September 2003 vorgestellten Schwer-Lkw sind seine komplett neu gestaltete Fahrerkabine mit verbesserter Aerodynamik, ein neues Achs- und Federungskonzept sowie die in Leistung und Wirtschaftlichkeit verbesserten Motoren. Aufgrund seiner gelungenen Gesamtkonzeption wurde der neue Actros als »Truck of the Year 2004« ausgezeichnet. In Lateinamerika haben wir den neu entwickelten Accelo im Segment der leichten bis mittelschweren Lkw erfolgreich eingeführt. Seit seiner Markteinführung im Mai 2003 wurden bereits 1.000 Fahrzeuge verkauft.

Im Geschäftsbereich Mercedes-Benz Lkw starteten wir das Zukunftssicherungsprogramm TruckPlus, das eine nachhaltige Profitabilität auch über das Jahr 2004 hinaus sicherstellen soll. Mit TruckPlus verfolgen wir folgende Ziele: Die Kostensituation soll verbessert werden. Darüber hinaus wollen wir Absatz und Umsatz steigern sowie den globalen Entwicklungs- und Produktionsverbund noch effizienter nutzen und damit das Geschäftssystem von Mercedes-Benz Lkw ganzheitlich optimieren.

Effizienz im Aggregategeschäft gesteigert. Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Powersystems, in dem die konzernweiten Aktivitäten für Nutzfahrzeug-Aggregate zusammengefasst sind, steigerte trotz der Entkonsolidierung der Mercedes-Benz Lenkungen GmbH als Folge des 60%igen Anteilsverkauf an ThyssenKrupp seinen Umsatz auf € 5,6 (i. V. € 5,1) Mrd. Zur günstigen Geschäftsentwicklung trugen vor allem das Effizienzsteigerungsprogramm STEP, ein höheres Geschäftsvolumen mit den Fahrzeugbereichen des DaimlerChrysler-Konzerns sowie die konsequente Verbesserung der Qualität bei.

Im Jahr 2003 konnte der Anteil der konzerneigenen Aggregate der Marken Detroit Diesel und Mercedes-Benz in den Freightliner- und Sterling-Fahrzeugen deutlich erhöht werden. Zur weiteren Realisierung von Skaleneffekten entschieden wir im Jahr 2003, eine neue Motorenfamilie für schwere Lkw zu entwickeln, die die derzeit eingesetzten vier unterschiedlichen Motorenbaureihen ablösen wird. Die neue Motorengeneration soll im Jahr 2007 in Serie gehen.

Position als Weltmarktführer bei Omnibussen ausgebaut. Trotz eines schwierigen Marktumfelds steigerte der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Omnibusse mit 28.300 verkauften Komplettbussen und Fahrgestellen der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion seinen Absatz um 13% und festigte damit seine Position als Weltmarktführer weiter. In Westeuropa wurden 6.700 (i. V. 5.900) Busse abgesetzt, der Marktanteil betrug 28 (i. V. 26)%. Auch in Lateinamerika konnten wir unseren Absatz um 9% auf 11.100 Einheiten ausweiten. In Mexiko haben wir 4.300 (i. V. 4.300) Komplettbusse und Fahrgestelle abgesetzt und mit einem Marktanteil von 47 (i. V. 46)% wieder die Spitzenposition eingenommen.

Das im Jahr 2002 in den Geschäftsbereich integrierte Stadt- und Transitbusgeschäft in Nordamerika hat sich im Berichtsjahr gut entwickelt. In einem stagnierenden Markt konnten wir den Absatz um 18% auf 1.100 Fahrzeuge steigern.

Im Jahr 2003 stellte DaimlerChrysler auch im Bereich der Omnibusse zahlreiche Produktneuheiten vor. Dazu zählten die Reisebusse der Setra ComfortClass 400 sowie der Mercedes-Benz Midi-Reisebus Tourino. Die im Januar 2003 vorgestellte US-Version der TopClass 400 wird im nordamerikanischen Markt rege nachgefragt: Im Jahr der Einführung wurden bereits 100 TopClass 400 Busse verkauft.

Als weltweit erster Hersteller führte DaimlerChrysler im Oktober 2003 das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP serienmäßig in allen Mercedes-Benz Travego-Reisebussen und Setra-Reisebussen der Baureihe TopClass 400 sowie der neuen ComfortClass ein und unterstrich damit erneut seine Rolle als Technologieführer. Seit Mai 2003 wurden darüber hinaus insgesamt 30 Mercedes-Benz Citaro Stadtbusse mit Brennstoffzellenantrieb an zehn europäische Städte geliefert. DaimlerChrysler ist damit der weltweit erste Hersteller, der Brennstoffzellen-Busse einem zweijährigen Praxistest unterzieht.

Mercedes-Benz Transporter mit neuen Produkten erfolgreich. Der Geschäftsbereich Mercedes-Benz Transporter hat im Geschäftsjahr 2003 rund 230.900 (i. V. 236.600) Fahrzeuge abgesetzt. Ursächlich für den Absatzrückgang waren im Wesentlichen die Kaufzurückhaltung vor der Einführung der neuen Modelle Viano und Vito im September 2003 sowie ein rückläufiger Markt in Westeuropa. Mit einem Marktanteil von 17 (i. V. 18)% im Segment Midsize und Large Van waren die Transporter der Marke Mercedes-Benz aber unverändert Marktführer in Westeuropa.

Die neue Van-Familie Viano und Vito wurde in den Monaten September bis Dezember 2003 in allen europäischen Märkten sowie in Japan eingeführt. Die neuen Fahrzeuge zeichnen sich besonders durch ihr attraktives Design und eine hohe Variantenvielfalt aus. Alle Viano und Vito sind mit dem Elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) ausgestattet. Nachdem ESP bereits seit Ende 2002 serienmäßig in den Sprinter eingebaut wird, setzt DaimlerChrysler damit wiederum Maßstäbe bei der aktiven Sicherheit.

Im Januar 2003 wurde der Sprinter unter der Marke Dodge im nordamerikanischen Markt eingeführt. Seit Mitte 2001 wird er bereits unter der Marke Freightliner in den USA angeboten. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr in Nordamerika 10.800 Sprinter unter den Marken Dodge und Freightliner verkauft.

Im Jahr 2003 wurde mit Volkswagen (VW) der Vertrag für die zukünftige Produktion des VW LT3 Modells unterzeichnet. Bereits im Jahr 2002 vereinbarten wir einen Lizenzvertrag für die Entwicklung des Sprinter- bzw. LT2-Nachfolgemodells. Die Nachfolgebaureihe des Sprinter und des VW LT wird sowohl im Werk Düsseldorf als auch im Werk Ludwigsfelde produziert werden. Insgesamt werden in den Ausbau des Standortes Ludwigsfelde rund € 300 Mio. investiert.

Off-Highway-Antriebe in schwierigem Marktumfeld behauptet. Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway unter Führung der MTU Friedrichshafen steigerte seinen Umsatz um 5% auf € 1,7 Mrd.

Im Jahr 2003 bauten wir die Marktführerschaft bei Yachtantrieben weiter aus. Bei den militärischen Hochleistungs-Dieselmotoren stellte der Geschäftsbereich mit seiner neuen Baureihe 890 seine Technologieführerschaft einmal mehr unter Beweis. Im Bereich der Brennstoffzellenentwicklung wurde 2003 die MTU CFC Solutions GmbH gegründet und anschließend in ein Joint Venture mit RWE eingebracht. Fünf stationäre Hochtemperatur-Brennstoffzellen – so genannte HotModules – wurden inzwischen installiert. Der Hochlauf der Serienfertigung ist für das Jahr 2006 vorgesehen.

Neue Allianzen in Asien geschlossen. Um die Präsenz in den dynamisch wachsenden Nfz-Märkten Asiens weiter auszubauen, hat DaimlerChrysler im März 2003 von der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) 43% der Anteile an der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation (MFTBC) erworben. Seit April 2003 wird die Beteiligung mit einem Zeitversatz von drei Monaten at equity im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge einbezogen. Die Geschäftsentwicklung im Jahresverlauf 2003 war sehr positiv. Dabei hat MFTBC auch von neuen Abgasvorschriften für Lkw in Japans Ballungsräumen profi-

Mercedes-Benz Vito und Mercedes-Benz Viano unterwegs im Rheingau

tiert, die zu vorgezogenen Käufen führten. In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres, das am 1. April begonnen hat, konnte MFTBC daher seinen Absatz in Japan um 55% auf 66.000 Fahrzeuge steigern. Im Januar 2004 haben wir mit Zustimmung unserer Partner von der Mitsubishi Group beschlossen, weitere 22% der Anteile an MFTBC zu erwerben.

Im südkoreanischen Chonju wird das Motoren-Joint-Venture zwischen DaimlerChrysler und Hyundai Motor ab Mitte 2004 die Fertigung der ersten Motoren der Baureihe 900 aufnehmen und in Lizenz auch mittelschwere Getriebe produzieren. Die Verhandlungen mit Hyundai über das geplante Nutzfahrzeuge-Joint-Venture dauern noch an.

Ein weiterer Meilenstein zur Verbesserung der Präsenz in Asien war die Unterzeichnung eines Rahmenabkommens der DaimlerChrysler AG mit der Beijing Automotive Industry Holding Company Ltd. (BAIC) im September 2003. Darin wurde die Gründung eines 50:50-Joint-Venture mit Beiqi Foton, deren Hauptaktionär BAIC ist, vereinbart. Dieses Gemeinschaftsunternehmen soll mittelschwere und schwere Lkw einschließlich der Modellreihe Mercedes-Benz Actros sowie Motoren und weitere Komponenten für den chinesischen Markt herstellen. Darüber hinaus wollen wir ab 2005 gemeinsam mit unserem chinesischen Partner Fujian Motor Industry Group und der taiwanesischen China Motor Corporation den Mercedes-Benz Sprinter und die neue Van-Familie Viano/Vito mit einer Kapazität von 40.000 Einheiten pro Jahr in China produzieren.

Organisatorische Neuausrichtung des weltweiten Lkw-Geschäfts. Um die strategische Initiative »Global Spark« zu unterstützen, wurde die Organisationsstruktur des weltweiten Lkw-Geschäfts zum 1. Januar 2004 neu ausgerichtet. Mit ihr sollen die bestehenden Geschäfte restrukturiert, Skaleneffekte konsequent genutzt sowie die asiatischen Märkte erschlossen werden. Das Geschäftsfeld besteht zukünftig aus vier Geschäftseinheiten: Lkw, Transporter, Omnibusse und Off-Highway. Die Geschäftseinheit Lkw, die organisatorisch neu ausgerichtet wurde, wird künftig aus folgenden drei Bereichen bestehen: Der neu geschaffene Funktionalbereich Produktentstehung Lkw (4P) wird die Aktivitäten der Produktplanung, der Produktentwicklung, der Produktionsstrategie und -planung sowie des Einkaufs (Procurement) weltweit zusammenführen. Der Geschäftsbereich Lkw Europa/Lateinamerika (Mercedes-Benz) wird künftig die Verantwortung für die Marke Mercedes-Benz und die europäischen Aggregatewerke übernehmen. Der Geschäftsbereich Lkw NAFTA (Freightliner, Sterling, Thomas Built Buses) wird für die Marken Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses sowie für die nordamerikanischen Aggregatewerke verantwortlich sein. Die Geschäftsbereiche Mercedes-Benz Transporter, DaimlerChrysler Omnibusse und DaimlerChrysler Off-Highway bleiben in unveränderter Form weiterhin bestehen.

Das neue Lkw-Führungsgremium Truck Executive Committee wird künftig das Lkw-Geschäft weltweit koordinieren und steuern. Wir schaffen damit die Voraussetzung für die Einbindung von MFTBC und weiterer asiatischer Partner. Das bisherige Truck Product Decision Committee, dessen erfolgreiche Arbeit den Weg für das ganzheitliche und weltweite Management des Lkw-Geschäfts bereitet hat, wird in das neue Gremium überführt.

Nutzfahrzeug-Absatz 2003 [1]

	1.000 Nfz	03/02 in %
Gesamt	501	+3
davon: Transporter [2]	240	-2
Lkw [3]	231	+9
Omnibusse	28	+13
Unimog	2	-29
Europa	276	-4
davon: Deutschland	102	-2
Westeuropa (ohne Deutschland)	148	-9
davon: Großbritannien	34	+2
Frankreich	26	-19
Italien	18	-21
NAFTA	134	+14
davon: USA	115	+15
Lateinamerika (ohne Mexiko)	40	+10
davon: Brasilien	31	+4
Asien	29	+25

1 Konzernabsatz (einschließlich verleaster Fahrzeuge)
2 einschließlich in Südafrika produzierter Mitsubishi Pickup L200 und Mitsubishi Pajero
3 einschließlich Schulbusse von Thomas Built Buses und Bus-Fahrgestelle von Freightliner

Executive Automotive Committee

Zentrales Steuerungsinstrument für das weltweite Automobilgeschäft | Hohe Synergiepotenziale bei Serienfahrzeugen durch gemeinsame Modulkonzepte | Umsetzung der Asienstrategie

EAC setzt geschäftsfeldübergreifende Arbeit erfolgreich fort. Das Executive Automotive Committee (EAC) hat im Jahr 2003 seine Arbeit erfolgreich fortgesetzt und die Umsetzung geschäftsfeldübergreifender Entscheidungen weiter vorangetrieben. Als zentrales Steuerungsinstrument für das weltweite Automobilgeschäft von DaimlerChrysler konzentriert sich das EAC auf folgende Aufgabenfelder:

- Identifizierung geschäftsfeldübergreifender Synergiepotenziale durch die Standardisierung von Prozessen und Systemen sowie den Ausbau modularer Konzepte für Fahrzeugkomponenten,
- Abstimmung markenübergreifender Produktkonzepte und Produktionskapazitäten,
- Konzernweite Planung für den Einsatz neuer Technologien,
- Koordination der weltweiten Vertriebs- und Marketingaktivitäten und
- Wahrung sowie weitere Stärkung der Identität und der Einzigartigkeit aller Pkw-Marken im Konzern.

Mit dem Aufbau modularer Konzepte und der Vereinheitlichung wesentlicher Prozesse hat das EAC die Voraussetzungen dafür geschaffen, Antriebe, Fahrzeugkomponenten und Technologien markenübergreifend zu nutzen. Diese geschäftsfeldübergreifende Zusammenarbeit kommt bei der Entwicklung neuer Modelle zum Tragen. Dabei gilt nach wie vor der Grundsatz, dass nur solche Teile markenübergreifend eingesetzt werden, die nicht markenprägend sind und damit die jeweiligen Markenidentitäten nicht beeinträchtigen.

Markenübergreifende Produkt- und Produktionsplanung weitergeführt. DaimlerChrysler wird bis zum Jahr 2006 über 50 neue Pkw-Modelle und Light Trucks auf den Markt bringen. Um die Ressourcen geschäftsfeldübergreifend optimal einzusetzen und langfristig die bestmögliche Abdeckung aller Segmente zu gewährleisten, wurden die Produktkonzepte über die nächsten zehn Jahre abgeglichen und ein langfristiger Plan zur Produktentwicklung konzipiert. In Verbindung mit dem Langfristplan für den Antriebsstrang, der die gemeinsame Entwicklung und Nutzung der Aggregate-Palette von DaimlerChrysler optimiert, bildet er die Grundlage für die langfristige, weltweite Produktionsplanung in den Pkw-Segmenten des Konzerns. Hierdurch werden Effizienz und Auslastung sowie die Flexibilität zwischen den Produktionswerken von DaimlerChrysler weiter verbessert.

Synergiepotenziale bei Komponenten und Systemen identifiziert. Durch die Standardisierung von Teilen und Komponenten, die sich für eine markenübergreifende Nutzung eignen, und die Bündelung der entsprechenden Einkaufsumfänge hat DaimlerChrysler bereits erhebliche Einsparpotenziale realisiert. Im Rahmen der sogenannten Commodity Strategy haben Einkauf und Entwicklung im Berichtsjahr weitere Teile und Komponenten identifiziert, die vereinheitlicht werden können.

DaimlerChrysler präsentiert die Vision der automobilen Zukunft auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) 2003

Zusätzliche erhebliche Effekte ergeben sich bei Getrieben sowie durch die weitere Reduzierung von Motorenfamilien.

Ein wichtiger Meilenstein ist die »World Engine«, eine Kooperation zwischen der Mitsubishi Motors Corporation, der Hyundai Motor Company und der Chrysler Group zur gemeinsamen Entwicklung und Produktion eines Vierzylinder-Ottomotors. Dieses Joint Venture wird voraussichtlich über 1,5 Mio. Benzinmotoren jährlich herstellen – eine Bestmarke in der Automobilindustrie. Bereits im Jahr 2004 werden die ersten Motoren in Südkorea vom Band laufen.

Zukünftig werden die Fahrzeuge der Pkw-Marken des DaimlerChrysler-Konzerns von einer gemeinsamen Elektrik-/Elektronik-Architektur profitieren. Dies stellt eine wesentliche Voraussetzung für die übergreifende Nutzung von Technologien dar. Auch hierdurch können Entwicklungskosten reduziert und erhebliche Skaleneffekte erzielt werden. Gleichzeitig haben wir die bereichsübergreifende Zusammenarbeit zwischen Einkauf, Konstruktion sowie Forschung und Entwicklung intensiviert.

Organisation des Executive Automotive Committee

Vorstand
Entscheidung

Executive Automotive Committee
Vorbereitung
Vorsitz: **Schrempp, Hubbert**

Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutzfahrzeuge	Konzern-entwicklung	Allianzpartner MMC
Hubbert	**Zetsche**	**Cordes**	**Grube**	**Grube**

Integrationsfelder

Marken- & Produkt-Portfolio	Technologie	Produktion/ Einkauf	Vertrieb & Marketing	Strategische Allianzen

Asienstrategie zielgerichtet umgesetzt. Zu den Aufgaben des EAC gehören auch die Unterstützung und Koordination der Regionalstrategien. Der Fokus im vergangenen Jahr lag auf der China-Strategie, die eine Schlüsselfunktion in der DaimlerChrysler Asien-Strategie einnimmt. DaimlerChrysler ist bereits seit vielen Jahren in China aktiv und hat dort umfangreiche Erfahrungen gesammelt: Das 1983 geschlossene Joint Venture zwischen DaimlerChrysler und der Beijing Automotive Holding Corp. (BAIC) war das erste Joint Venture zwischen einem westlichen Unternehmen und einem chinesischen Partner auf dem Automobilsektor. Um zukünftig stärker am Wachstumspotenzial Chinas partizipieren zu können, haben die DaimlerChrysler AG und BAIC im vergangenen September ein Rahmenabkommen unterzeichnet, das unter anderem ab 2005 die Produktion der Mercedes-Benz E- und C-Klasse vorsieht. Darüber hinaus wird DaimlerChrysler mit Beiqi Foton, deren Hauptaktionär BAIC ist, schwere und mittelschwere Lkw einschließlich der Mercedes-Benz Modellreihe Actros sowie Motoren und Komponenten für den chinesischen Markt produzieren. Für die von uns in den Joint Ventures produzierten Fahrzeuge bauen wir mit Partnern eine leistungsfähige Vertriebsorganisation auf. Parallel dazu wollen wir auch Finanzdienstleistungen anbieten, sofern dies von der chinesichen Regierung genehmigt wird. Damit wird DaimlerChrysler in China zum ersten westlichen Fahrzeughersteller mit einem Produktprogramm, das sowohl Personenwagen, Nutzfahrzeuge als auch Finanzdienstleistungen umfasst.

Multibrand-Management übernimmt zunehmend wichtige Rolle. Die Wünsche der Kunden werden zunehmend individueller. Dieser Trend wird nicht nur zu einer weiteren Fragmentierung des Automobilmarktes führen, sondern auch das Markenbewusstsein stärken und nach den bisherigen Erfahrungen die Nachfrage nach Premium-Fahrzeugen in allen Segmenten weiter steigern. DaimlerChrysler ist für diese Entwicklung hervorragend aufgestellt. Das Unternehmen verfügt über starke, unverwechselbare Marken mit ausgeprägtem Charakter. Diese ergänzen sich zu einem umfassenden Gesamtportfolio, das für jedes Segment auf die spezifischen Kundenwünsche zugeschnittene Lösungen bietet. Ein umfassendes Mehrmarkenmanagement stellt die Balance zwischen der Realisierung von Skaleneffekten einerseits und der Wahrung der Markenidentität andererseits sicher. Grundlage des Markenmanagements sind die »Brand-Guidelines« für die Pkw-Marken, die im vergangenen Jahr weiter entwickelt wurden. Sie stellen eine optimale Positionierung und Differenzierung der einzelnen Marken sicher und gewährleisten damit, dass die Markenwerte nicht nur erhalten, sondern kontinuierlich gesteigert werden können.

Dienstleistungen

Operating Profit aus dem laufenden Geschäft deutlich auf € 1,2 Mrd. gesteigert | Wichtige Absatzunterstützung für die Automobilmarken des Konzerns | Neue Vertriebsstruktur in den USA | DaimlerChrysler Bank mit erweitertem Dienstleistungsangebot

Werte in Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €
Operating Profit	1.562	**1.240**	3.060
Umsatz	17.682	**14.037**	15.699
Vertragsvolumen	123.701	**98.199**	109.252
Sachinvestitionen	96	**76**	95
Beschäftigte (31.12.)		**11.035**	10.521

Operatives Ergebnis deutlich gesteigert. Im Jahr 2003 hat sich das Ergebnis von DaimlerChrysler Services aus dem laufenden Geschäft erfreulich entwickelt. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen erreichte einen Operating Profit von € 1,2 (i. V. € 3,1) Mrd. Der Operating Profit des Vorjahres enthielt per saldo einen Sonderertrag von € 2,1 Mrd., der aus der Veräußerung des 49,9%-Anteils an T-Systems ITS an die Deutsche Telekom sowie aus Belastungen aus dem Verkauf von Teilen des Capital-Services-Portfolios und der Wirtschaftskrise in Argentinien resultierte. Die Verbesserung im operativen Geschäft ist vor allem auf höhere Zinsmargen und günstige Refinanzierungskonditionen zurückzuführen. Auch die Aufwendungen für Kredit- und Restwertrisiken konnten gegenüber dem Vorjahr reduziert werden.

Als weltweit drittgrößtes herstellerverbundenes Finanzdienstleistungsunternehmen ist DaimlerChrysler Services mit Gesellschaften in 39 Ländern strategisch gut aufgestellt.

Geschäftszahlen wechselkursbereinigt auf Vorjahresniveau. Der Umsatz von DaimlerChrysler Services ging im Jahr 2003 um 11% auf € 14,0 Mrd. zurück. Bereinigt um Wechselkurseffekte lag er auf Vorjahresniveau. Auch das Neugeschäft nahm aufgrund der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar von € 51,8 auf € 47,5 Mrd. ab. Bereinigt um Wechselkurseffekte stieg das Neugeschäft um 4%. Das Vertragsvolumen lag mit € 98,2 Mrd. um 10% unter dem Niveau des Vorjahres. Auch hier ist der Rückgang ausschließlich auf die veränderten Wechselkurse zurückzuführen. Bei gegenüber dem Jahr 2002 unveränderten Wechselkursen wäre das Vertragsvolumen um 2% gestiegen.

Die Mitarbeiterzahl von DaimlerChrysler Services erhöhte sich im Jahr 2003 von 10.521 auf 11.035 Beschäftigte. Mit 5.475 Personen war rund die Hälfte der Mitarbeiter in der NAFTA-Region tätig.

Finanzdienstleistungen unterstützen Fahrzeugabsatz. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen hat im Jahr 2003 in einem schwierigem Marktumfeld 1,9 Mio. Fahrzeuge verleast oder finanziert und damit den Absatz der Geschäftsfelder Mercedes Car Group, Chrysler Group und Nutzfahrzeuge durch eine breite Palette von Finanzdienstleistungen unterstützt. Jedes dritte abgesetzte Fahrzeug wurde von DaimlerChrysler Services finanziert oder verleast.

Der Chrysler-Autohändler »Love Chrysler« in Corpus Christi, Texas

Im Jahr 2003 war der nordamerikanische Kontinent mit einem Vertragsbestand von € 70,5 (i. V. € 83,1) Mrd. und einem Anteil von 72% am Gesamtportfolio unverändert der mit Abstand bedeutendste Markt von DaimlerChrysler Services. Auf US-Dollarbasis stieg das Portfolio in der NAFTA von US $ 87,1 auf US $ 89,1 Mrd. Innerhalb Europas konnten wir in Deutschland mit einem Zuwachs um € 1 Mrd. auf € 13,2 Mrd. den größten Anstieg beim Portfolio erzielen. In den meisten übrigen europäischen Ländern erreichten wir leichte Zuwächse, das Vertragsvolumen stieg hier um 1% auf € 10,0 Mrd. Die Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaften in der Region Asien/Pazifik konnten ihr Portfolio erneut stark ausweiten; es lag mit € 3,1 Mrd. um 7% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Insbesondere in Australien bauten wir unser Geschäft stark aus. In der Region Lateinamerika/Afrika/Naher Osten, mit wirtschaftlich schwierigen Bedingungen in einigen Ländern, entwickelte sich das Geschäft insgesamt erfreulich. Bei der Entwicklung neuer Dienstleistungsangebote ist die Nähe zum Fahrzeuggeschäft von großem Vorteil.

Neue Vertriebsstruktur in den USA. In den USA war der Automobilmarkt auch im Jahr 2003 weiterhin durch sehr hohe Kaufanreize geprägt. Unsere Leasing- und Finanzierungsgesellschaft DaimlerChrysler Services North America hat sich auf diese Marktsituation eingestellt und für alle Konzernmarken besondere Finanzierungsprogramme aufgelegt. Die Vertriebsstruktur bei DaimlerChrysler Services North America wurde demzufolge neu aufgestellt. Die neu gebildete regionale Vertriebsorganisation ist in der Lage, noch flexibler und schneller auf die Kundenwünsche einzugehen und mit den Vertriebsbereichen der Fahrzeugsparten abgestimmte Finanzierungslösungen anzubieten. Durch die strukturellen Veränderungen wurden Kunden- und Händlerzufriedenheit insbesondere im Bereich der Nutzfahrzeugfinanzierung weiter verbessert. Dadurch konnten der Fahrzeugabsatz wirksam gefördert und die Marktposition in den USA verbessert werden.

Flottenmanagement überdurchschnittlich gewachsen. Das Flottenmanagementgeschäft ist im Berichtsjahr erneut stark gewachsen. Die betreute Flotte umfasste Ende 2003 weltweit 335.000 Fahrzeuge und übertraf damit das Volumen des Vorjahres um 12%. In enger Zusammenarbeit mit den Flottenbereichen der Konzernmarken konnte DaimlerChrysler Services Fleet Management in Deutschland, Frankreich, Italien und Großbritannien Neuverträge für 120.000 Fahrzeuge abschließen und damit das Geschäft in Europa weiter ausbauen.

Marktposition in Asien und Osteuropa gefestigt. Die asiatisch-pazifische Wirtschaftsregion ist für DaimlerChrysler Services von großer Bedeutung. In acht Märkten unterstützen die Dienstleistungen die Vertriebsaktivitäten der Fahrzeuggeschäftsfelder. Mit einem Portfolio von € 1,4 Mrd. ist Japan der wichtigste Markt in dieser Region, in dem wir seit mehr als zehn Jahren mit einer eigenen Finanzdienstleistungsgesellschaft erfolgreich tätig sind. In China bereitet DaimlerChrysler Services mit seinem Verbindungsbüro in Peking und in enger Koordination mit den Konzernmarken den Eintritt in das Finanzdienstleistungsgeschäft vor.

Auch in Ost-, Mittel- und Südosteuropa sehen wir weiteres Wachstumspotenzial. In der Hälfte der EU-Beitrittsländer – Polen, Tschechien, der Slowakei, Ungarn und Slowenien – ist DaimlerChrysler Services bereits seit mehreren Jahren erfolgreich mit eigenen Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaften tätig.

Erwartungen für neue Bankprodukte übertroffen. Die DaimlerChrysler Bank übertraf mit ihren Mitte 2002 eingeführten zusätzlichen Bankprodukten die Erwartungen. Bis Ende 2003 legten 186.000 Kunden im Rahmen von Tagesgeldern, Festzinsanlagen und Sparplänen insgesamt € 3,1 Mrd. bei der DaimlerChrysler Bank an. Auch der Einstieg in das Fondsgeschäft im Mai 2003 war erfolgreich.

Das Einlagengeschäft führt neue Kunden an die Bank heran, die wir für eine dauerhafte Beziehung zu den Konzernmarken und den Finanzdienstleistungsprodukten gewinnen wollen. In ihrem Kerngeschäft Leasing und Finanzierung wuchs die DaimlerChrysler Bank beim Neugeschäft um 10% auf € 7,5 Mrd. Allein im Bereich der automobilen Finanzdienstleistungen betreute die DaimlerChrysler Bank 462.000 private und gewerbliche Kunden. Das Vertragsvolumen stieg um 8% auf € 13,2 Mrd. und umfasste 655.000 betreute Fahrzeuge.

Spätere Einführung des Lkw-Mautsystems. Nachdem der ursprünglich zum 31.08.2003 geplante Start der Mauterhebung in Deutschland nicht realisiert werden konnte, haben die Toll Collect-Konsortialpartner einen Plan für den Systemstart spätestens zum 31. Dezember 2005 vorgelegt. Nach dem Angebot des Konsortiums kann die Mauterhebung mit eingeschränkten Funktionen jedoch zum 31. Dezember 2004 beginnen. Bei einer eventuellen Nichteinhaltung des vorgeschlagenen Projektplans ist das Konsortium bereit, höhere Vertragsstrafen zu akzeptieren. DaimlerChrysler Services ist an dem Konsortium mit 45% beteiligt.

Übrige Aktivitäten

Geschäftsbereich MTU Aero Engines veräußert | EADS erwartet Ergebnis und Umsatz auf Vorjahresniveau | Ergebnis von Mitsubishi Motors durch Nordamerikageschäft belastet; erfreuliche Geschäftsentwicklung in Europa und Asien

Werte in Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €
Operating Profit	1.619	**1.285**	903
Umsatz [1]	554	**440**	508
Sachinvestitionen	152	**121**	137
Forschungs- und Entwicklungsaufwand [1]	229	**182**	127
Beschäftigte (31.12.)		**13.144**[1]	21.184

1 Ohne MTU Aero Engines

Im Segment Übrige Aktivitäten sind unsere Beteiligungen an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS, 33%) und der Mitsubishi Motors Corporation (MMC, 37%), die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften enthalten. Die anteiligen operativen Ergebnisse unserer Beteiligungen EADS und Mitsubishi Motors gehen in den Operating Profit von DaimlerChrysler mit einem Zeitversatz von einem Quartal ein. Im Operating Profit des Jahres 2003 von DaimlerChrysler werden daher die Ergebnisbeiträge der Monate Oktober 2002 bis September 2003 ausgewiesen.

Bis zum Dezember 2003 war auch der Geschäftsbereich MTU Aero Engines im Segment Übrige Aktivitäten enthalten. Mit Wirkung zum 31. Dezember 2003 wurde die MTU Aero Engines an den Finanzinvestor Kohlberg, Kravis and Roberts & Co. Ltd. (KKR) veräußert.

In einem Umfeld, das durch den Krieg im Irak und die Lungenkrankheit SARS im Jahr 2003 nochmals schwieriger gewordenen ist, ging der Umsatz des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines gegenüber dem Vorjahr um 13% auf € 1,9 Mrd. zurück. Wesentliche Ursachen dafür waren die starke Aufwertung des Euro gegenüber dem US Dollar, Umsatzeinbußen im zivilen Serien- und Ersatzteilgeschäft sowie der Verlust von Instandhaltungsverträgen mit dem Logistikunternehmen FedEx. Trotz dieser insgesamt schwierigen Umfeldbedingungen hat die MTU Aero Engines im Jahr 2003 einen deutlich positiven Beitrag zum Operating Profit geleistet.

Im Jahr 2003 erreichte der Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten € 1,3 (i. V. 0,9) Mrd. Darin enthalten ist der Gewinn aus der Veräußerung der MTU Aero Engines in Höhe von € 1,0 Mrd. Im Vorjahresergebnis ist ein Ertrag von € 156 Mio. aus dem Verkauf unseres 40%-Anteils an der Conti Temic microelectronic und damit verbundener Aktivitäten enthalten.

Ohne Berücksichtigung dieser Veräußerungsgewinne ergibt sich für das Segment Übrige Aktivitäten ein Ergebnisrückgang, der im Wesentlichen auf den negativen Ergebnisbeitrag der Mitsubishi Motors Corporation und einen geringeren Beitrag der EADS für den Zeitraum von Oktober 2002 bis September 2003 zurückzuführen ist.

Der Airbus-Transporter A300 - 600 ST "Beluga" bringt große Bauteile von den europäischen Airbus-Partnern nach Toulouse und Hamburg zur Endmontage

EADS

Position in schwierigem Marktumfeld gestärkt. Das Geschäftsjahr 2003 verlief für die European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) als weltweit zweitgrößtes Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen trotz anhaltend schwieriger Marktbedingungen insgesamt positiv.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2003 lag der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) ermittelte Umsatz mit € 18,5 Mrd. um 7% unter dem Vorjahresniveau. Dies war im Wesentlichen durch die unterjährig geringeren Auslieferungen bei Airbus bedingt.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT: Gewinn vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten) erreichte im gleichen Zeitraum € 0,8 (i. V. € 1,0) Mrd. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr war wie geplant vor allem eine Folge der um € 0,2 Mrd. gestiegenen Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen bei Airbus, im Wesentlichen für das neue Großraumflugzeug A380.

Der Auftragseingang der EADS stieg in den ersten neun Monaten des Jahres 2003 von € 22,3 auf € 49,5 Mrd. Hierzu trugen insbesondere Großaufträge bei Airbus und im Verteidigungsbereich bei. Aufgrund der Verkaufserfolge in allen Geschäftsfeldern konnte der Auftragsbestand per 30. September 2003 mit € 186,7 Mrd. den Vorjahreswert von € 176,6 Mrd. nochmals übertreffen.

Aufgrund einer erwartungsgemäß erfreulichen Geschäftsentwicklung im vierten Quartal rechnet die EADS für das Gesamtjahr 2003 mit einem EBIT auf Vorjahresniveau von etwa € 1,4 Mrd. Auch der Umsatz wird in der Größenordnung des Jahres 2002 erwartet. Die EADS veröffentlicht ihre Zahlen für das Geschäftsjahr 2003 am 8. März 2004.

Airbus weiter erfolgreich. Mit 305 Auslieferungen im Jahr 2003 hat Airbus sein Ziel erreicht und konnte erstmalig mehr Flugzeuge ausliefern als der Hauptwettbewerber Boeing.

Insgesamt erhielt Airbus 284 Neuaufträge. Auch dies ist angesichts der anhaltend schwierigen Lage zahlreicher Fluggesellschaften ein beachtlicher Erfolg. Airbus steigerte dadurch seinen Marktanteil wertmäßig auf 65%. Zum 31. Dezember 2003 belief sich der Auftragsbestand von Airbus auf 1.454 (i. V. 1.505) Zivilflugzeuge.

Großaufträge erhielt Airbus zum einen von der US-amerikanischen Niedrigpreis-Fluggesellschaft JetBlue Airways, die 65 Maschinen vom Typ A320 bestellte. Zum anderen orderte Emirates Airlines 21 Großraum-Flugzeuge vom Typ A380. Insgesamt lagen Airbus Ende 2003 129 Festaufträge von elf Kunden für das künftige Großraumflugzeug A380 vor. Das Programm A380 liegt sowohl im Zeit- als auch im Kostenplan.

Erfreuliche Geschäftsentwicklung in anderen Bereichen. Im Verteidigungsgeschäft konnte die EADS Umsatz, Ergebnis und Auftragseingang weiter steigern. Mit einem Auftragsvolumen von rund € 20 Mrd. für das militärische Transportflugzeug A400M gewann die EADS den größten militärischen Auftrag in ihrer Geschichte. Wichtige Abschlüsse wurden auch im Lenkflugkörpergeschäft und auf dem Gebiet der militärischen Satellitenkommunikation durch den Auftrag des britischen Verteidigungsministeriums zum Aufbau von Skynet 5 erzielt.

Der Bereich Raumfahrt erzielte bei der Restrukturierung deutliche Fortschritte. Restrukturierungskosten und Rückstellungen im Zusammenhang mit bestehenden Verträgen haben das Ergebnis jedoch wie geplant belastet.

Die Entscheidung für die Entwicklung des europäischen Satelliten-Navigationssystems Galileo sowie Großaufträge für die Trägerrakete Ariane und im Bereich Satelliten waren ein Beleg für die gestiegene Wettbewerbsfähigkeit der Raumfahrtaktivitäten.

Im Bereich Aeronautics verbesserten sich Umsatz und Ergebnisbeitrag vor allem aufgrund des positiven Geschäftsverlaufs beim Hubschrauberhersteller Eurocopter.

Mitsubishi Motors Corporation

Ergebnisentwicklung in Nordamerika überschattet positiven Geschäftsverlauf in Europa und Asien. Die ersten sechs Monate des am 31. März 2004 endenden Geschäftsjahres 2003 hat die Mitsubishi Motors Corporation (MMC) mit einem nach japanischer Rechnungslegung ermittelten operativen Verlust in Höhe von ¥ 76 Mrd. (€ 570 Mio.) abgeschlossen (i.V. Gewinn ¥ 23,5 Mrd.). Dies war ausschließlich eine Folge der schwierigen Situation in Nordamerika. Hier führten der geringere Absatz, höhere Verkaufsanreize, Rückstellungen für Kreditrisiken sowie Wechselkurseffekte zu einem deutlich negativen Ergebnis. Im Europageschäft schloss MMC im ersten Halbjahr erstmalig mit einem positiven Ergebnis ab und auch in allen anderen Regionen konnten die Ergebnisse verbessert werden.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres (April bis Dezember 2003) lag der Absatz mit weltweit 1.134.700 Fahrzeugen leicht unter dem Vorjahresniveau (1.147.800). Geringere Absätze in Nordamerika (-22%) konnten dabei nur teilweise durch den Anstieg in Europa (+5%) sowie Asien (ohne Japan) und den übrigen Regionen (+5%) ausgeglichen werden. In Japan lag der Absatz mit 249.000 Fahrzeugen um 6% über dem Vorjahresniveau.

Der Umsatz ging in den ersten neun Monaten leicht um 4% auf ¥ 1.832 Mrd. (€ 13,9 Mrd.) zurück. Dies ist vor allem auf die Entwicklung in Nordamerika zurückzuführen. Hier nahmen die Umsatzerlöse aufgrund des harten Wettbewerbs, der restriktiveren Kreditvergabe im Finanzdienstleistungsgeschäft und des niedrigeren Absatzes um 35% ab. Im Gegensatz dazu konnte MMC die Umsätze in Japan (+26%), Europa (+14%) sowie Asien (ohne Japan) und in den anderen Regionen (+3%) steigern.

Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung in Nordamerika eingeleitet. Um die Wettbewerbsfähigkeit in Nordamerika zu stärken, hat MMC umfassende Maßnahmen im Nordamerika-Geschäft ergriffen. Diese beinhalten weitere Kostensenkungen, die Veräußerung von Vermögensteilen und die Verschiebung des Kapazitätsausbaus in den USA. Zudem wurden in den ersten sechs Monaten die Bestände bei den Händlern von 91.000 auf 54.000 Fahrzeuge reduziert, um die Markteinführung des neuen Galant im dritten Quartal optimal vorzubereiten. Das nordamerikanische Finanzdienstleistungsgeschäft wurde neu ausgerichtet, die Palette angebotener Finanzdienstleistungen überarbeitet und das Risiko-Controlling effizienter gestaltet. Kredite in Nordamerika werden nun deutlich restriktiver vergeben, wodurch künftige Ausfallrisiken reduziert werden.

Vertriebsnetz in Japan neu ausgerichtet. Um die Absatzsituation in Japan weiter zu verbessern, arbeitet MMC sehr intensiv an der Qualifizierung und Restrukturierung seines Vertriebsnetzes in Japan. Dazu werden zwischen den Jahren 2003 und 2005 rund ¥ 35 Mrd. (€ 259 Mio.) investiert. Bereits im Januar 2003 hat MMC zwei getrennte Absatzwege in ein einheitliches Vertriebsnetz integriert. Zudem werden bis April 2004 mit allen Händlern neue Verträge abgeschlossen, die auf sehr anspruchsvollen Händlerstandards basieren. Weitere, auf eine höhere Kundenzufriedenheit ausgerichtete Maßnahmen umfassen die Einführung von CustomerFreeChoice, einem Bestellsystem für individuelle, nach Kundenwunsch gefertigte Fahrzeuge, und einer in Japan bisher einzigartigen Sieben-Tage-pro-Woche-Kundenhotline.

Europa-Geschäft erstmals profitabel. In Europa stieg der Absatz in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2003 auf 158.900 Fahrzeuge (2002: 151.000). Aufgrund dieses Wachstums, der Erfolge aus der Restrukturierung der Europa-Aktivitäten und der starken Marktposition in den schnell wachsenden osteuropäischen Märkten erwartet MMC erstmals auch für das gesamte Geschäftsjahr ein positives Ergebnis in Europa. Dies wäre ein Jahr früher als geplant und noch vor der Einführung des Kleinwagen Colt und des Grandis in Europa im Frühjahr 2004.

Das Crossover-Konzept des Mitsubishi Outlander vereint die Merkmale von Geländewagen und sportlichen Kombis

Präsenz in China weiter ausgebaut. Seit der Unternehmensgründung im Jahr 1970 ist die Mitsubishi Motors Corporation erfolgreich im asiatischen Markt tätig. Insbesondere in China nimmt MMC mit seinen vier Montage- und zwei Motorenwerken, die in enger Kooperation mit lokalen Partnern betrieben werden, eine Vorreiterrolle ein. Im März 2003 hat MMC dieses Engagement im Rahmen seiner Allianz mit DaimlerChrysler weiter ausgebaut und damit begonnen, den Geländewagen Pajero Sport als erstes Fahrzeug unter der Marke Mitsubishi in China bei der Bejing Jeep Corporation (BJC) zu produzieren. Dadurch gelang es MMC, den Absatz in China im Zeitraum April bis Dezember 2003 gegenüber dem Vorjahr auf 115.800 Fahrzeuge zu verdoppeln. Ein ähnlich hohes Wachstum wird auch für die Zukunft erwartet. Dazu wird insbesondere der Geländewagen Outlander beitragen, dessen Produktion in China im Januar 2004 aufgenommen wurde.

Deutlicher Anstieg der Synergieeffekte ab 2004. Im Rahmen der strategischen Allianz kooperieren DaimlerChrysler und Mitsubishi Motors vor allem im Bereich der Entwicklung gemeinsamer Baugruppen. Als Ergebnis dieser Aktivitäten werden ab dem Jahr 2005 über die Hälfte aller neuen Mitsubishi-Modelle auf Plattformen basieren, die Mitsubishi Motors und die Chrysler Group gemeinsam für ihre Produkte nutzen werden.

So werden gemeinsam Fahrzeuge für das so genannte B-Segment entwickelt, wie der in Europa angebotene Mitsubishi Colt und der smart forfour. Beide Fahrzeuge werden im NedCar-Montagewerk in den Niederlanden produziert. Im Rahmen der Allianz mit DaimlerChrysler wird MMC zudem im Jahr 2005 in Nordamerika wieder Pickup-Trucks der Marke Mitsubishi anbieten.

Die neuen mittelgroßen Benzinmotoren (1,8 bis 2,4 Liter Hubraum) werden gemeinsam von MMC, der Chrysler Group und der Hyundai Motor Company entwickelt und produziert. Das gemeinsame Produktionsvolumen wird hier weltweit bei über 1,5 Mio. Motoren pro Jahr liegen. In Japan wird die Produktion voraussichtlich Anfang des Jahres 2005 beginnen.

Die hier dargestellten Pläne und positiven Effekte aus der Zusammenarbeit von MMC und DaimlerChrysler sind überschattet durch die anhaltend negative Geschäftsentwicklung von MMC im Geschäftsjahr 2003/04. Dies erfordert eine nochmalige, grundlegende Überarbeitung der bisherigen mittelfristigen Geschäftsplanung und der Restrukturierungsmaßnahmen bei MMC, die insgesamt zu einer nachhaltigen Stärkung der operativen Ergebnisse und der Bilanzstruktur führen sollen.

Absatz April - Dezember 2003

	1.000	03/02
	Einheiten	**in %**
Weltweit	1.135	-1
davon: Nordamerika	209	-22
Japan	249	+6
Europa	159	+5
Asien (ohne Japan) und übrige Regionen	518	+5

Übergreifende Aufgaben

Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung

Nachhaltigkeit als zentrale Herausforderung. Der weltweite Übergang hin zu einem Wirtschaftssystem, das die Gesichtspunkte der Nachhaltigkeit in den Vordergrund rückt, ist eine der großen Aufgaben des 21. Jahrhunderts. Nachhaltigkeit bedeutet, die natürlichen Ressourcen zu nutzen, um die aktuellen Bedürfnisse der Menschen zu erfüllen, ohne den Gestaltungsspielraum nachfolgender Generationen einzuschränken. Umweltgerechtes Handeln, soziale Verantwortung und erfolgreiches Wirtschaften dürfen keine Gegensätze darstellen, sondern müssen miteinander verknüpft werden. Die Bereiche Umwelt, Gesellschaft, Politik und Wirtschaft beeinflussen sich wechselseitig und sind zugleich einem ständigen Veränderungsprozess unterworfen.

66 Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung
68 Forschung und Technologie
70 Alternative Antriebe und Kraftstoffe
72 DaimlerChrysler und die Umwelt
74 Weltweiter Einkauf
76 DaimlerChrysler in der Gesellschaft
78 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Der Freightliner Coronado auf einer Brücke in Portland

Mobilität als Schlüsselfaktor nachhaltiger Entwicklung. Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und eine wichtige Grundlage für das soziale Miteinander. Mobilität von Menschen und Gütern ist untrennbar mit Freiheit, Wohlstand und Beschäftigung verbunden. Deshalb ist es eine wesentliche Herausforderung, im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung die Mobilität sicherzustellen und gleichzeitig die endlichen Ressourcen zu schützen.

Weltweite Zusammenarbeit von Unternehmen. Weltweit haben sich etwa 170 Unternehmen aus mehr als 35 Ländern und 20 Industriezweigen zusammengeschlossen, um im Rahmen des World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) gemeinsam nach Lösungen für eine nachhaltige Entwicklung zu suchen. Einen Schwerpunkt bildet dabei das Projekt »Nachhaltige Mobilität«, an dem sich DaimlerChrysler zusammen mit elf weiteren Unternehmen aus Automobilindustrie und Energiewirtschaft aktiv beteiligt. Im Rahmen dieses Projektes soll eine Vision zur nachhaltigen Mobilität von Menschen, Gütern und Dienstleistungen entwickelt werden. Das Projekt soll Wege aufgezeigen, wie eine gleichgewichtige Berücksichtigung der Interessen von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt erreicht werden kann. Im Mittelpunkt des bis 2030 angesetzten Projekts stehen unter anderem neue Fahrzeugtechnologien, verbesserte und alternative Kraftstoffe, Infrastruktur, die künftige Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs sowie Fragen der politischen Umsetzung.

Die Rolle von DaimlerChrysler. DaimlerChrysler möchte bei der Sicherstellung der Nachhaltigkeit eine führende Rolle einnehmen und handelt deshalb nach Grundsätzen, die eine solche Entwicklung fördern. So schonen wir natürliche Ressourcen, indem wir nachwachsende Rohstoffe in unsere Prozesse und Produkte einbinden, Energie einsparen und bereits bei Entwicklung und Konstruktion unserer Produkte auf deren Recyclingfähigkeit Wert legen. Über unsere Aktivitäten im WBCSD hinaus erforschen, entwickeln und produzieren wir eigene Lösungen für eine nachhaltige Mobilität.

Forschung und Technologie

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen mit € 5,6 Mrd. weiterhin auf hohem Niveau |

26.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Forschung und Entwicklungsbereichen beschäftigt |

Technologie von übermorgen im Forschungsfahrzeug Mercedes-Benz F 500 Mind eingesetzt |

Neue Systeme erhöhen aktive und passive Sicherheit

Wettbewerbsvorsprung durch Innovation. Ziel der Arbeit von DaimlerChrysler in Forschung und Technologie ist es, Mobilität auch in Zukunft nachhaltig sicherzustellen sowie durch Innovationen und zukunftsorientierte Technologien Wettbewerbsvorteile zu erzielen. Der schonende Umgang mit Ressourcen gehört dabei zu unserem Selbstverständnis. Hochqualifizierte und motivierte Forscher und Entwickler stehen für diese Strategie und schaffen die technologischen Grundlagen.

Im Jahr 2003 hat DaimlerChrysler € 5,6 (i. V. 5,9) Mrd. für Forschung und Entwicklung aufgewendet. Zum Jahresende arbeiteten 2.900 (i. V. 2.600) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der zentralen Konzernforschung, weitere 23.800 (i. V. 24.900) waren insgesamt in den Entwicklungsbereichen der Geschäftsfelder Mercedes Car Group, Chrysler Group und Nutzfahrzeuge tätig. Die Arbeit unserer Forscher bezog sich im Wesentlichen auf die folgenden sieben Kerntechnologiefelder:

- Antriebstechnologie
- Fahrzeugaufbau und Mensch-Maschine-Interaktion
- Werkstofftechnologie
- Produktionstechnologie
- Intelligente Transportsysteme
- Software- und Prozesstechnologie
- Elektronik und Mechatronik.

Inhaltliche Schwerpunkte setzte das Ressort Forschung und Technologie im Jahr 2003 mit der »Vision vom unfallfreien Fahren«, dem Thema Energie für die Zukunft und dem Auto der Zukunft.

Automobiltechnologie von übermorgen. Mit mehr als einem Dutzend Innovationen für noch mehr Sicherheit, Umweltverträglichkeit, Leistung und Komfort eröffnet der Mercedes-Benz F 500 Mind einen Blick in die Automobiltechnik von übermorgen. Das neue Forschungsfahrzeug wurde anlässlich der 37. Tokyo Motor Show der Öffentlichkeit präsentiert. An Bord des Technologieträgers, der durch einen modernen Diesel-Hybrid-Motor angetrieben wird (vgl. S. 70f), werden wir neue Systeme erstmals in der Praxis untersuchen und ihren Weg in die Serienentwicklung vorbereiten. Innovationen wie Abstandsradar, Sprachbedienung oder automatischer Notruf, die im Jahr 1991 im Forschungsfahrzeug F 100 erstmals gezeigt wurden, gehören heute zur Ausstattung vieler Personenwagen.

Ein internationales Team aus Forschern, Entwicklern und Designern gestaltete das Forschungsfahrzeug F 500 Mind

Das Spektrum der Innovationen im F 500 Mind reicht vom Nachtsichtsystem mit Infrarot-Laser-Scheinwerfern über ein variables Türkonzept mit zwei verschiedenen Öffnungsmöglichkeiten bis zum frei programmierbaren Multivision-Display im Cockpit, das Tachometer, Drehzahlmesser, Navigationsanzeige und andere Instrumente vereint. Bei Fahrten in der Nacht oder der Dämmerung lässt sich anstelle des Navigationssystems das von der DaimlerChrysler-Forschung entwickelte Nachtsichtsystem im Display einblenden. Damit kann der Fahrer den Straßenverlauf, Hindernisse sowie Fußgänger und Radfahrer über eine Distanz von 150 Metern erkennen – ein konventionelles Abblendlicht reicht hingegen nur 40 Meter weit. Statt herkömmlicher Pedale für Gas und Bremse finden sich im F 500 Mind so genannte kraftsensitive Flächen. Diese sind fest in einer ebenen Platte installiert und besitzen Drucksensoren, die beim Gasgeben und Bremsen die Befehle des Autofahrers als elektrische Impulse an den Motor und das elektrohydraulische Bremssystem übertragen. Auch die Lenkung des Forschungsfahrzeugs wird elektronisch gesteuert. Mit dem F 500 Mind setzt DaimlerChrysler die Tradition seiner viel beachteten Forschungsfahrzeuge fort, die als Innovationsträger zahlreiche Ansatzpunkte für künftige Automobile bieten.

Verkehrssicherheit als ganzheitliche Aufgabe. Wenn es um die Mobilität der Zukunft geht, spielt für DaimlerChrysler Verkehrssicherheit eine entscheidende Rolle. Mit der »Vision vom unfallfreien Fahren« wollen wir einen entscheidenden Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leisten. Im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes arbeiten wir daran, den Sicherheitsstandard künftiger Fahrzeuge von der Vermeidung von Unfällen über die Crashphase bis hin zur Unfallrettung laufend zu verbessern und dabei mit richtungweisenden Innovationen voranzugehen. Bei der Entwicklung passiver Sicherheitslösungen ist DaimlerChrysler ebenso Vorreiter wie bei der aktiven Sicherheit.

So ist das für den Deutschen Zukunftspreis 2003 nominierte Insassenschutzsystem PRE-SAFE bereits rund 75.000 mal im Einsatz und zählt bei der S-Klasse von Mercedes-Benz seit September 2002 zur Serienausstattung. PRE-SAFE kann kritische Situationen frühzeitig erkennen und vorausschauend die Sicherheitseinstellungen aktivieren. So schließt sich beispielsweise bei den ersten Anzeichen von Schleudergefahr das Schiebedach, die Gurte werden gestrafft, und die Sitze bewegen sich in die optimale Position.

Mit einem dem ESP ähnlichen Assistenzsystem, der ROLL-OVER AVOIDANCE, schaffen die Ingenieure von DaimlerChrysler Fahrstabilität in jeder Lage. Der Bordcomputer sammelt ständig Daten über die aktuelle Fahrsituation. Hieraus berechnet er die Lage und den Schwerpunkt des Fahrzeugs sowie aus Lenkrad-Einschlag und Fahrgeschwindigkeit die aktuelle Querbeschleunigung. Werden kritische Grenzen erreicht oder überschritten, greift das System in Extremsituationen ein und stabilisiert das Fahrzeug, indem es abbremst oder die Antriebsleistung reduziert. Dieses System wurde erstmals bei Evo-Bus eingesetzt und ist am Markt verfügbar.

Mit dem Projekt CARE-SAFE verfolgt DaimlerChrysler das Ziel, die Rettungskette im Straßenverkehr weiter zu optimieren. Durch gezieltes Auswerten von Daten der Fahrzeugelektronik über Art und Schwere eines Unfalls erhalten Notärzte und Feuerwehrleute bereits vor dem Eintreffen am Unfallort wichtige Informationen. Mit TELEAID offeriert Mercedes-Benz schon heute ein automatisches Notrufsystem.

Alternative Antriebe und Kraftstoffe

Energie der Zukunft als Forschungsschwerpunkt | Mehr als 100 Brennstoffzellenfahrzeuge bis Ende 2004 im Alltagstest | Leistungsstarker Hybridantrieb im Forschungsfahrzeug Mercedes-Benz F 500 Mind | CO_2-neutraler Designer-Dieselkraftstoff im Einsatz

Mobilität nachhaltig sichern. DaimlerChrysler verfolgt eine langfristige Strategie zur Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Emissionen. Das optimale Zusammenspiel von Kraftstoff und Antrieb kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, Mobilität auch für künftige Generationen nachhaltig zu sichern. Das Thema Energie für die Zukunft ist daher ein Schwerpunkt unserer zentralen Konzernforschung.

Forscher und Entwickler arbeiten konsequent an der weiteren Optimierung der herkömmlichen Verbrennungsmotoren, da das Potenzial dieser bewährten Antriebsform längst noch nicht ausgeschöpft ist. Allein seit 1990 haben wir unseren Pkw-Flottenverbrauch in Deutschland um 27 Prozent reduziert. Damit hat DaimlerChrysler bereits vorzeitig mehr als den erforderlichen Beitrag geleistet, um das vom Verband der deutschen Automobilindustrie (VDA) formulierte Ziel zu erreichen, den Kraftstoffverbrauch von 1990 bis 2005 um 25% zu verringern. Dies stellt eindrucksvoll unter Beweis, dass wir die Effizienz der herkömmlichen Verbrennungsmotoren wesentlich gesteigert haben.

Hybridtechnologie als Brücke zur Brennstoffzelle. Die Brennstoffzelle bietet unter den alternativen Antrieben aufgrund der hervorragenden Energieeffizienz die besten Zukunftsaussichten. Der Brennstoffzellen-Antrieb hat einen rund doppelt so hohen Wirkungsgrad wie der Ottomotor, arbeitet völlig schadstofffrei und zudem geräuscharm. Wir treiben unsere Arbeit an diesem Antriebssystem mit Nachdruck voran und haben bisher rund € 1 Milliarde hierfür aufgewendet. Die Bereitstellung von regenerativem Wasserstoff als Energieträger der Zukunft ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für diese Technologie. In Berlin wurde mit dem Bau der weltweit ersten, öffentlichen und vollintegrierten Wasserstoff-Straßentankstelle begonnen. Ab Ende 2004 wird die Clean Energy Partnership (CEP), in der DaimlerChrysler mit acht weiteren Unternehmen zusammengeschlossen ist, an dieser Tankstelle eine Flotte von 16 Fahrzeugen mit Wasserstoff versorgen. Zehn dieser Fahrzeuge sind Mercedes-Benz A-Klassen vom Typ »F-Cell«. Bis Ende 2004 wird DaimlerChrysler als erster Automobilhersteller weltweit mehr als hundert Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb zum Alltagstest an Kunden ausgeliefert haben. Dazu gehören 30 Mercedes-Benz Citaro Busse, die in zehn europäischen Großstädten in der Praxis erprobt werden. Der Brennstoffzellen-Bus Citaro gewann in Jahr 2003 den »Environmental Leadership Award« des Konzerns in der Kategorie Produktbezogener Umweltschutz (vgl. S. 73).

Produktion der Mercedes-Benz A-Klasse F-Cell mit Brennstoffzellenantrieb im DaimlerChrysler-Werk Rastatt

Hybridfahrzeuge sehen wir als einen Zwischenschritt vom Verbrennungsmotor zur Brennstoffzelle. DaimlerChrysler arbeitet deshalb an neuen Antriebstechnologien, welche die Vorteile der Hybridfahrzeuge voll zur Geltung bringen. Seit Anfang der neunziger Jahre haben wir bereits zahlreiche Hybridfahrzeuge entwickelt und getestet und dabei die gesamte Fahrzeugpalette vom Pkw über Transporter und Lkw bis zum Bus einbezogen. Das neue Forschungsfahrzeug, der Mercedes-Benz F 500 Mind (vgl. S. 68f), wird durch einen modernen Diesel-Hybrid-Motor mit insgesamt 234 kW Leistung angetrieben, der im europäischen Fahrzyklus bis zu 20% Kraftstoff spart und deshalb weniger Schadstoffe ausstößt als vergleichbare Serienfahrzeuge.

Kraftstoff-Roadmap entwickelt. Als Meilenstein auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität hat DaimlerChrysler ein Konzept zur künftigen Entwicklung des Kraftstoffeinsatzes erarbeitet. Ziel dieser Kraftstoff-Roadmap ist es, die Energieversorgung zu gesellschaftlich akzeptierten Kosten langfristig zu sichern und die Umweltbelastungen kontinuierlich zu reduzieren. Verbrauchsarme High-Tech-Motoren benötigen adäquate High-Tech-Kraftstoffe, damit ihr Potenzial in vollem Umfang zur Geltung kommt. Hochwertige Kraftstoffe verbrennen nicht nur effizienter und emissionsärmer, sie ermöglichen auch neue Konzepte für besonders schadstoffarme Motoren. Einer unserer Forschungsschwerpunkte ist der Übergang von fossilen zu regenerativen Energien. Damit fördern wir den Klimaschutz und tragen zur Senkung der CO_2-Emissionen im Straßenverkehr und darüber hinaus auch zur langfristigen Sicherung der Kraftstoffversorgung bei.

Ein praktikabler Zwischenschritt auf dem Weg zu Designer-Kraftstoffen ist komprimiertes Erdgas (CNG für Compressed Natural Gas). Auf der IAA 2003 in Frankfurt hat die Marke Mercedes-Benz auf Basis des Mercedes-Benz E 200 KOMPRESSOR ein Erdgasfahrzeug vorgestellt, das bei Bedarf auch mit konventionellem Kraftstoff betrieben werden kann. Das Fahrzeug entspricht den strengen Abgasvorschriften der EU-4-Richtlinie. Im Erdgasbetrieb vermindern sich die CO_2-Emissionen gegenüber dem bereits äußerst effizienten Benzinantrieb um nochmals mehr als 20%. DaimlerChryler knüpft mit diesem Erdgas-Fahrzeug an die Erfahrungen aus dem Transporterbereich an.

Erster biogener Dieselkraftstoff der Welt. Mit »Biotrol« haben wir im Jahr 2003 den ersten CO_2-neutralen Designer-Dieselkraftstoff der Welt vorgestellt. Der schwefel- und aromatenfreie Kraftstoff wird durch die vollständige Verwertung von organischen Substanzen gewonnen. Die Produktion erfolgt in einem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit geförderten Projekt, dem sich auch Volkswagen angeschlossen hat. Die erste Stufe einer industriellen Prototypenanlage zur Herstellung von flüssigem synthetischen Biokraftstoff wurde im Jahr 2003 in Betrieb genommen. Mit diesem neuen Kraftstoff kann die Emissionsbilanz insgesamt deutlich verbessert werden. Denn bei der Verbrennung des bio-synthetischen Kraftstoffs im Motor wird nur das CO_2 freigesetzt, das Pflanzen während ihres Wachstums aus der Atmosphäre entnommen und in der Biomasse gebunden haben, die zur Herstellung des Kraftstoffs dient. DaimlerChrysler wird mit entsprechenden Testflotten das breite Einsatzspektrum dieses Kraftstoffs erproben.

DaimlerChrysler und die Umwelt

Aufwendungen von € 1,5 Mrd. für den Umweltschutz | Konzernweites Handbuch für Umweltmanagement verabschiedet | EU-Richtlinie für Altfahrzeuge konsequent umgesetzt | Partnerschaften zur Nutzung nachwachsender Rohstoffe im Automobilbau initiiert

Klares Bekenntnis zum Umweltschutz. Mit einem integrierten Umweltschutz trägt DaimlerChrysler dazu bei, individuelle Mobilität nachhaltig zu gestalten. Wir wollen nicht nur bei Innovationen und Sicherheit, sondern auch beim Schutz der Umwelt Technologieführer sein. Aufwendungen in Höhe von mehr als €1,5 Mrd. für den Umweltschutz im Jahr 2003 sowie unsere umfassenden Aktivitäten zur Erforschung und Entwicklung umweltschonender Technologien unterstreichen dies. Ein Schwerpunkt unseres Engagements liegt in der Verringerung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen und in der Verminderung des Verbrauchs fossiler Kraftstoffe. Wir optimieren nicht nur konventionelle Antriebssysteme sondern arbeiten darüber hinaus mit Nachdruck daran, alternative Antriebskonzepte weiterzuentwickeln (vgl S. 70f).

Umweltmanagementsysteme konzernweit verankert. Unser Umweltschutzkonzept setzt bei den Ursachen für Umweltbeeinträchtigungen an. Wir berücksichtigen die Auswirkungen der Produktionsprozesse und Produkte auf die Umwelt, lange bevor diese Wirkung zeigen, und beziehen diese Faktoren in unsere unternehmerischen Entscheidungen mit ein. Dieser ganzheitliche Ansatz schlägt sich in einem konzernweit gültigen Handbuch für Umweltmanagement nieder, das auf unseren Umwelt-Leitlinien basiert. Damit haben wir im Jahr 2003 einen weltweit verbindlichen Handlungsrahmen für jede Organisationseinheit und jeden einzelnen Mitarbeiter geschaffen. Rund 90% aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von DaimlerChrysler arbeiten an Standorten, deren Umweltmanagementsysteme nach ISO 14001 zertifiziert sind.

Konsequente Verwertung von Altfahrzeugen. Die EU-Richtlinie über die Entsorgung von Altfahrzeugen setzen wir mit einem flächendeckenden Rücknahme- und Verwertungssystem in allen Punkten konsequent um. Bereits vor zehn Jahren haben wir auf freiwilliger Basis mit MeRSy (Mercedes-Recycling-System) ein vorbildliches Recycling Management im Servicebereich eingeführt. Aufgrund der positiven Erfahrungen der Mercedes-Benz Niederlassungen und -Vertragspartner wurde das MeRSy-Recycling-Management später auf die Marken smart sowie Chrysler und Jeep® übertragen. Die sortenreine Abfallsammlung und Wiederverwertung bezieht sich inzwischen auf mehr als 30 Abfallsorten. Über 380.000 Liter Bremsflüssigkeit und mehr als 720.000 Autoreifen wurden im Jahr 2003 einer Wiederverwertung zugeführt; das Gesamtgewicht der gesammelten Teile erreichte rund 34.000 Tonnen.

Partnerschaften für Nachhaltigkeit. Globale Verantwortung wahrzunehmen bedeutet bei DaimlerChrysler auch, über die Unternehmensgrenzen hinauszugehen. In Indien starteten wir die Erprobung der Biodiesel-Produktion aus Jatropha-Pflanzen auf erodierten Böden. Die Samenkerne des Jatropha-Strauches sind stark ölhaltig. Aus ihnen lässt sich hochwertiger Biodiesel erzeugen, der sehr schadstoffarm verbrennt und bei einem Flottenversuch mit Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen zum Einsatz kommen wird. In dem auf fünf Jahre angelegten Projekt, dessen Träger neben DaimlerChrysler die Universität Hohenheim und das indische Central Salt & Marine Chemicals Research Institute (CSMCRI) sind, werden unterschiedliche Aspekte der Nachhaltigkeit untersucht. So versuchen die Forscher, auch durch die Nutzung von Nebenprodukten zusätzliche ökonomische Vorteile für die Bevölkerung zu erzielen.

Die Endkontrolle des Brennstoffzellen-Busses Mercedes-Benz Citaro – dem ELA-Gewinner 2003 – im DaimlerChrysler Werk Mannheim

Das Know-how aus dem sehr erfolgreichen brasilianischen Regenwald-Projekt POEMA (Programa Pobreza e Meio Ambiente na Amazônia), in dem zum Beispiel aus nachwachsenden Rohstoffen Materialien für Sitzkissen und Kopfstützen gewonnen werden, wird bei einer weiteren Partnerschaft zum Einsatz nachwachsender Rohstoffe im Automobilbau zum Tragen kommen. So haben DaimlerChrysler-Forscher in Zusammenarbeit mit einer philippinischen Organisation die Einsatzmöglichkeiten der philippinischen Abaca-Faser für das Exterieur des Fahrzeugs bereits erfolgreich getestet. Die Faser zeichnet sich durch bessere Materialeigenschaften als die bisher eingesetzte Glasfaser aus. Auch mit dieser Initiative verfolgt DaimlerChrysler das Ziel einer möglichst hohen Wertschöpfung in der Dritten Welt bei gleichzeitig bestmöglicher Ressourcenschonung.

Auszeichnung für erfolgreichen Umweltschutz. Die Leitlinien zum Umweltschutz werden bei DaimlerChrysler an allen Standorten weltweit aktiv kommuniziert. Darüber hinaus informieren wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter laufend über aktuelle Entwicklungen im Umweltschutz und fördern die Bereitschaft, durch eigene Ideen und Initiativen einen persönlichen Beitrag zu leisten.

Mit dem »Environmental Leadership Award« (ELA) honorieren wir besondere Umweltschutzleistungen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit. Den ersten Platz in der Kategorie Produktionsbezogener Umweltschutz belegte im Jahr 2003 ein Projekt aus dem Werk Düsseldorf: Durch den Einsatz eines neuen Mono-Hydro-Decklacks konnten dort die Lösemittelemissionen bei gleich bleibender Kapazität von 350 Tonnen auf ca. 90 Tonnen pro Jahr verringert werden. Der innovative Lack mit einem von 45% auf 15% reduzierten Lösemittelanteil wird künftig auch an anderen Produktionsstandorten eingesetzt werden.

Sehr beachtlich ist auch ein Beitrag zum Umweltschutz aus Detroit, der in der ELA-Kategorie Produktbezogener Umweltschutz den zweiten Platz einnahm. Hier wurden im Entwicklungsbereich Plymouth Road Office Complex als Ersatz für bislang nicht wiederverwertbare Dichtungen 100% recyclingfähige thermoplastische Dichtungsmaterialien entwickelt. Diese Materialien werden überwiegend zur Türabdichtung eingesetzt. Während des Produktionsprozesses werden außerdem in einzelnen Produktionsphasen zwischen 25% und 50% Energie eingespart. Die derzeitige Energieeinsparung pro Jahr liegt bei 450 MWh – Tendenz steigend. Gleichzeitig konnte das Bauteilegewicht um bis zu 50% reduziert werden, was den Kraftstoffverbrauch sowohl beim Transport als auch während der Fahrzeugnutzung reduziert. Neben den sehr positiven Effekten für die Umwelt konnten mit dieser Produktumstellung jährlich Kosten in Höhe von US $ 3,2 Mio. eingespart werden.

Offener Dialog mit der Öffentlichkeit. Basis einer glaubwürdigen und transparenten Darstellung der Umweltschutzaktivitäten in der Öffentlichkeit ist für DaimlerChrysler eine offene Information und Kommunikation. Beim »Third Environmental Forum« in Magdeburg, das gemeinsam von DaimlerChrysler und dem United Nations Environmental Program (UNEP) veranstaltet wurde, kamen mehr als 300 Teilnehmer aus über 20 Ländern zusammen, um im Dialog zwischen Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, den Umweltverbänden und den Medien neue Ideen für den Schutz der Umwelt zu entwickeln und neue Projekte auf globaler Basis anzustoßen. DaimlerChrysler wurde im Rahmen dieser Veranstaltung für sein integriertes Konzept zur Umweltkommunikation mit dem Environmental Communication Award der Stiftung Europäisches Naturerbe (EURONATUR) und des Bellagio Forum für Nachhaltige Entwicklung ausgezeichnet.

Weltweiter Einkauf

Einkaufsvolumen von € 99,7 Mrd. | Lieferantenportal gewinnt weiter an Bedeutung | Auszeichnungen für herausragende Zulieferer | Qualitätsverbesserungen bei Lieferanten

Weltweiter Einkauf von Waren und Dienstleistungen. DaimlerChrysler hat im Jahr 2003 Güter und Dienstleistungen im Wert von € 99,7 (i. V. € 102,1) Mrd. eingekauft. Allein für die Automobilgeschäftsfelder Mercedes Car Group, Chrysler Group und Nutzfahrzeuge betrug das Einkaufsvolumen des Bereichs Global Procurement and Supply (GP&S) € 95,2 (i. V. € 99,8) Mrd. 47% unseres Einkaufsvolumens haben wir in Deutschland, 8% in den Partnerländern der Europäischen Union und 41% in Nordamerika bezogen.

Internetportal zur weltweiten Kommunikation mit den Lieferanten. Im Jahr 2003 haben wir unsere Beschaffungsprozesse durch eine Vielzahl von Maßnahmen wie den Ausbau eines auf dem Internet basierenden Lieferantenportals noch stärker international ausgerichtet. Die Nutzung dieses weltweit eingesetzten »DaimlerChrysler Supplier Portals« ermöglicht eine vereinfachte und effizientere Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern und verbessert die Transparenz der Geschäftsabläufe. Über das Lieferantenportal können unsere Zulieferer via Internet auf mehr als 100 Online-Anwendungen der Bereiche Entwicklung, Beschaffung, Logistik und anderer Bereiche zugreifen. Durch die Vergabe einer User-ID und eines Passworts gewährleisten wir einen sicheren Zugriff. DaimlerChrysler betreibt sein Portal über die führende Internetplattform in der Automobilindustrie, Covisint. Zum Jahresende 2003 arbeiteten bereits rund 3.800 Zulieferer in Europa und den USA mit dem neuen Lieferantenportal.

Effiziente Logistikprozesse gewährleisten einen reibungslosen Materialfluss

Eine der wichtigsten im Portal zur Verfügung gestellten Anwendungen ist die External Balanced Scorecard (EBSC). Mit EBSC verfügen wir über eine weltweit einheitliche Methode, mit der wir die Leistung unserer Lieferanten in Bezug auf die vier Werttreiber Kosten, Qualität, technologischer Fortschritt und Zuverlässigkeit der Lieferungen messen können. Die EBSC bietet den Lieferanten jederzeit Zugriff auf ihre bei DaimlerChrysler gespeicherten Daten zu den vier Werttreibern. Sie können diese Daten nutzen, um Verbesserungsmaßnahmen in ihren eigenen Prozessen umzusetzen.

Auszeichnungen für die besten Lieferanten. Die EBSC ist auch die Grundlage für die Verleihung des »Global Supplier Award«. Diese Auszeichnung wird an Lieferanten vergeben, die sich durch herausragendes Engagement und exzellente Leistungsbilanzen hervorgetan haben. Zu den Bewertungskriterien zählen neben den quantitativen EBSC-Kriterien Kosten, Qualität, Technologie und Zuverlässigkeit der Lieferungen auch Transparenz in der Zusammenarbeit sowie die Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen. Für die Auszeichnung kommen nur Lieferanten in Frage, die innerhalb eines Jahres Waren oder Dienstleistungen im Wert von insgesamt mindestens € 1 Mio. für die Chrysler Group, für die Mercedes Car Group und das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge erbracht haben. Ausgezeichnet wurden Lieferanten der Warengruppen Karosserie, Elektrik, Außenausstattung, Innenausstattung, Antriebsstränge und Rohmaterial. Auch die besten Zulieferer im Bereich der Logistik sowie Zulieferer von Nichtproduktionsmaterial (Güter, die nicht direkt in das Fahrzeug eingehen, sondern für den Produktionsprozess benötigt werden, zum Beispiel Anlagegüter) erhielten Auszeichnungen.

Einbindung asiatischer Lieferanten in das Logistiknetzwerk. Die konsequente Umsetzung unserer globalen Beschaffungsstrategie erfordert ein leistungsstarkes und flexibles Logistiknetzwerk. Es muss einerseits die Versorgung mit Produktionsmitteln, Komponenten und Serviceteilen und andererseits die weltweite Auslieferung von Fahrzeugen sicherstellen.

Steigende Anforderungen der Märkte machen eine kontinuierliche Verkürzung der Lieferzeiten, niedrigere Kosten und eine höhere Qualität erforderlich. DaimlerChrysler optimiert seine Prozesse laufend und setzt entsprechende Planungs- und Controllinginstrumente ein, um Potenziale in der Logistik optimal nutzen können. Nach dem erfolgreichen Aufbau von Logistiknetzen in Europa und der NAFTA-Region werden wir nun auch Lieferanten aus dem asiatischen Raum in das globale Netzwerk integrieren.

Qualitätsverbesserung beim Lieferanten. Um die Qualitätsanforderungen unserer Kunden sowie unsere eigenen Standards zu erfüllen, müssen die bei der Fahrzeugmontage verwendeten Teile eine stets hohe und fehlerfreie Qualität aufweisen. Wir haben daher das Global Supplier Quality Management Council gegründet. Es soll die besten Prozesse, Richtlinien und Vorgehensweisen zur Qualitätssicherung identifizieren und einheitlich in den Geschäftsbereichen einführen. So nutzen wir unsere Ressourcen besser, steigern die Qualität und reduzieren gleichzeitig die Kosten.

Kostenvorteile bei Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen erschlossen. Mit der globalen Einkaufsorganisation International Procurement Services (IPS) werden seit Juli 2002 auch im Einkauf von Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen systematisch weitere Einsparpotenziale erschlossen. Globale Materialgruppenstrategien oder eine konzernweite Volumenbündelung sind nur einige der Instrumente, die wir hier einsetzen. Im Jahr 2003 hat IPS den Kurs der Internationalisierung konsequent fortgesetzt. Die Zusammenarbeit mit den zehn größten Auslandsgesellschaften wurde neu organisiert, um weitere Einsparungen zu erzielen. Auch im Lieferantenmanagement haben wir weitere Fortschritte gemacht. Insbesondere mit der konsequenten Bewertung der Lieferantenleistung und dem Abschluss von Zielvereinbarungen mittels der External Balanced Scorecard konnte die Qualität der Vergabeentscheidungen und damit auch die Zusammenarbeit mit den Partnern der Zulieferindustrie weiter verbessert werden.

DaimlerChrysler in der Gesellschaft

Bekenntnis zu gesellschaftlicher Verantwortung | Unterstützung der UN-Initiative »Global Compact« | Humanitäre, soziale, kulturelle, ökologische und wissenschaftliche Projekte gefördert | Engagement im weltweiten Kampf gegen HIV/AIDS

Als Weltkonzern und Weltbürger (Good Corporate Citizen) Verantwortung übernehmen. DaimlerChrysler ist als globales Unternehmen in nahezu allen Regionen der Welt tätig. Mit unseren Produkten tragen wir dazu bei, Mobilität nachhaltig zu ermöglichen. Dabei ist sich DaimlerChrysler seiner gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und versteht sich als »Good Corporate Citizen« – als aktiver Mitbürger in einer weltweiten sozialen Verantwortungsgemeinschaft. Denn global tätige Unternehmen verantworten ihre Aktivitäten nicht nur gegenüber ihren Aktionären, sondern auch gegenüber Arbeitnehmern, Konsumenten, Regierungen und der Gesellschaft insgesamt.

Globalisierung fair gestalten. Es ist uns ein wichtiges Anliegen, den Prozess der Globalisierung fair zu gestalten. Dazu wollen wir durch einen konstruktiven Dialog mit allen gesellschaftlichen Gruppen Vertrauen in das nachhaltige Handeln von Unternehmen schaffen. Deshalb wirken wir aktiv an der Gestaltung gesellschaftlicher Rahmenbedingungen mit und schlagen Brücken zwischen Nationen und Kulturen. So unterstützen wir beispielsweise die UN-Initiative »Global Compact« von Generalsekretär Kofi Annan. Ziel ist es, den darin vereinbarten Prinzipien – der Achtung der Menschenrechte, der Schaffung humaner Arbeitsbedingungen und dem Schutz der Umwelt – zu weltweiter Geltung zu verhelfen.

Verantwortung gegenüber unseren Beschäftigten wahrnehmen. Als Arbeitgeber sehen wir uns dem Wohl unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in aller Welt verpflichtet. Die Verantwortung für sie ist ein integraler Bestandteil unser unternehmerischen Tätigkeit. In unseren »Grundsätzen zur Sozialen Verantwortung« haben wir beispielsweise in enger Kooperation mit der Weltarbeitnehmervertretung weltweit geltende Regeln zu Gesundheitsschutz, Entlohnung und Arbeitszeit festgelegt. Diese Grundsätze beziehen sich ausdrücklich auf die Prinzipien des Global Compact.

In Südafrika erhalten unsere an HIV/AIDS erkrankten Mitarbeiter im Rahmen der »Workplace Initiative on HIV/AIDS« umfassende medizinische Betreuung. Mit Übernahme der Schirmherrschaft der »Global Business Coalition on HIV/AIDS« durch Professor Jürgen E. Schrempp gelingt es zudem, weltweit weitere Verbündete im Kampf gegen HIV/AIDS zu gewinnen.

Zielgerichtet Initiative ergreifen. Aus unserer Sicht tragen Unternehmen am erfolgreichsten zur gesellschaftlichen Entwicklung bei, wenn sie ihre Fähigkeiten und Ideen zielgerichtet einsetzen. Im Falle von DaimlerChrysler umfasst dies die Entwicklung umweltfreundlicher und sicherer Automobile, Programme zum Schutz von Kindern im Straßenverkehr, die Förderung des interkulturellen Dialogs sowie Maßnahmen zum nachhaltigen Schutz der natürlichen Ressourcen, beispielsweise durch die Verwendung nachwachsender Rohstoffe. Die folgenden Beispiele sind uns dabei besonders wichtig:

Der TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia)-Hilfskonvoi mit zehn Mercedes-Benz Actros auf dem Weg nach Afghanistan

Beispiel geben – Mobilität sicher und verantwortungsvoll gestalten. Als Vorreiter für Sicherheit im Straßenverkehr sieht es DaimlerChrysler als seine Aufgabe an, die Chancen und Gefahren individueller Mobilität im Zusammenwirken mit anderen Verkehrsteilnehmern und Umfeldbedingungen bewusst zu machen.

Die internationale Kampagne MobileKids, die DaimlerChrysler 2001 ins Leben rief, vermittelt vor allem Kindern zwischen acht und zwölf Jahren sinnvolle Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Die drei tragenden Säulen der Aktion sind TV-Spots mit internationalen Stars, eine TV-Animationsserie und ein Internetauftritt, der bereits mehrfach ausgezeichnet wurde. Die internationale Initiative wird ergänzt durch nationale Aktivitäten wie zum Beispiel das Projekt »Fit for a Kid«, bei dem Eltern in den USA über den richtigen Einbau und die sichere Nutzung von Kindersitzen informiert werden.

Neugier wecken, Ideen fördern, Lösungen realisieren. Mit innovativen Lösungen treibt DaimlerChrysler den automobilen Fortschritt stetig voran. Dabei ist es uns wichtig, junge Menschen für die gestalterische Kraft von Forschung und Technik zu begeistern sowie zukunftsorientierte Ideen für die Entwicklung von Mensch und Umwelt zu fördern.

Um beispielsweise mehr Frauen für technische und naturwissenschaftliche Berufe zu begeistern, lädt DaimlerChrysler Schülerinnen der Klassen 5 bis 12 regelmäßig zu einem Technik-Tag an inzwischen neun Standorten in Deutschland ein. Zudem fördern wir Studentinnen in dem studienbegleitenden Programm »femtec«.

Im jährlich gemeinsam mit »Jugend forscht« durchgeführten »Perspektiv Forum« bieten wir jungen Menschen die Gelegenheit, sich mit Experten aus Politik, Industrie und Wissenschaft auszutauschen und internationale Netzwerke zu knüpfen.

Beispielhaft für den Ideentransfer und unser Handeln ist das POEMA-Projekt. Im Rahmen dieses Projekts kooperieren wir in Brasilien seit zehn Jahren mit der Bundesuniversität von Pará (UFPA) in Belém und Umweltorganisationen, um den brandgerodeten Regenwald wieder aufzuforsten und gemeinsam mit den Einwohnern gleichzeitig eine neue Erwerbsgrundlage aufzubauen, indem wir Naturfasern in unseren Fahrzeugen industriell verwerten. (vgl. S. 72 f.)

Humanitäre Verantwortung wahrnehmen. Wir verstehen uns als Teil der Gesellschaft und kümmern uns als verlässlicher und vertrauenswürdiger Partner um soziale Belange, sowohl an unseren Standorten als auch in der Weltgemeinschaft insgesamt.

Ein Beispiel ist das Projekt TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia), eine Initiative der Europäischen Union, die den freien Warenaustausch zwischen dem europäischen und dem asiatischen Kontinent durch die Wiederbelebung der alten Handelsroute »Seidenstraße« fördern soll. Im Rahmen dieses EU-Projekts hat DaimlerChrysler am 7. September 2003 zehn Mercedes-Benz-Actros-Lkw mit mehr als 200 Tonnen Hilfsgütern auf den Weg von Brüssel nach Kabul geschickt.

In einer Kooperation mit der Deutschen Stiftung Weltbevölkerung unterstützt DaimlerChrysler ein Selbsthilfe- und AIDS-Aufklärungsprojekt für Jugendliche in Uganda.

Der DaimlerChrysler Corporation Fund unterstützt zudem zahlreiche Wohltätigkeits- und Hilfsorganisationen in Nordamerika, wie zum Beispiel das US-amerikanische Knochenmark-Spende-Programm oder die Nachbarschaftshilfe »Good Neighbor, Good Citizen«.

Interkultureller Austausch verbindet. Als globales Unternehmen ist uns der offene und vorbehaltlose Umgang zwischen Menschen unterschiedlicher Herkunft, Sprache und Kultur besonders wichtig. Der kulturelle Austausch liegt uns daher besonders am Herzen.

»Mondialogo« ist eine gemeinsame interkulturelle Initiative mit der UNESCO, die im Oktober 2003 gestartet wurde und drei Bestandteile umfasst:

- Ein weltweiter Schulwettbewerb (»Mondialogo School Contest«) lädt Schulen ein, Partnerschaften rund um den Globus einzugehen und gemeinsam kreative Projekte zu gestalten.
- Ein internationaler Förderpreis für junge Ingenieure (»Mondialogo Engineering Award«) fordert Studenten aus Industrie- und Entwicklungsländern heraus, gemeinsam Ideen zur Lösung technischer Probleme von Entwicklungsländern zu entwickeln.
- Eine Dialogplattform im Internet (www.mondialogo.org) schließlich informiert über die beiden Wettbewerbe und präsentiert zudem aktuelle Themen zum interkulturellen Austausch.

Zudem geht unter dem Motto »100 Positionen aus über 60 Jahren« ein prominenter Teil der DaimlerChrysler Kunstsammlung von 2003 bis 2006 auf Welttournee durch große Museen in Deutschland, den USA, Südafrika und Asien – jeweils begleitet von Programmen, die diese Ausstellung auch Benachteiligten zugänglich machen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Globale Personalstrategie weiterentwickelt | Ausbildung und Qualifizierung weiterhin auf hohem Niveau | Weltweit 362.063 (i. V. 365.571) Beschäftigte | Höhere Mitarbeiterzahl vor allem im Vertrieb von Mercedes-Benz Pkw und Nutzfahrzeugen sowie bei Dienstleistungen

	2003	2002
Mitarbeiter (31.12.)		
DaimlerChrysler-Konzern	**362.063**	365.571
Mercedes Car Group	**104.151**	101.778
Chrysler Group	**93.062**	95.835
Nutzfahrzeuge	**95.062**	94.111
Vertrieb Fahrzeuge	**45.609**	42.142
Dienstleistungen	**11.035**	10.521
Übrige [1]	**13.144**	21.184

1 MTU Aero Engines (nur in 2002), zentrale Konzernforschung, Immobilienaktivitäten sowie Holding- und Finanzgesellschaften

Weltweit 362.100 Beschäftigte. Zum 31. Dezember 2003 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 362.063 (i.V. 365.571) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon waren 182.739 (i. V. 191.574) Personen in Deutschland und 102.391 (i. V. 101.437) in den USA tätig. Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Mitarbeiterzahl in den Geschäftsfeldern Mercedes Car Group (+2%), Nutzfahrzeuge (+1%) und Dienstleistungen (+5%) leicht erhöht. Im Vertrieb von Mercedes-Benz-Pkw und -Nutzfahrzeugen stieg die Beschäftigtenzahl um 8% insbesondere aufgrund des Erwerbs von Händlerbetrieben im Rahmen der Metropolitan-Strategie. Bei der Chrysler Group nahm hingegen die Zahl der Beschäftigten durch die Umsetzung der Maßnahmen zur Effizienzsteigerung um 3% ab. Aufgrund der Veräußerung des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines verringerte sich die Beschäftigtenzahl bei DaimlerChrysler um rund 8.400 Mitarbeiter. Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen lag die Beschäftigtenzahl auf Vorjahresniveau.

Globale Personalstrategie. Um die Geschäftsfelder in ihrer Personalarbeit besser unterstützen zu können, haben wir im Rahmen der globalen Personalstrategie seit dem Jahr 2000 rund 60 strategische Initiativen umgesetzt. Diese betreffen insbesondere die Aufgabengebiete Nachwuchssicherung, Vergütung, Arbeitszeitflexibilität, interne e-Business-Aktivitäten sowie Gesundheitsmanagement. Im Jahr 2003 haben wir die Human-Resources (HR)-Strategie um drei zusätzliche Schwerpunkte erweitert: Die Begleitung des Ausbaus der DaimlerChrysler-Aktivitäten in China, die weitere Verbesserung der Führungskräfteentwicklung sowie die Erschließung von zusätzlichen Potenzialen in den Bereichen Arbeitsleistung und Produktivität, beispielsweise durch eine Verbesserung des werksinternen und werksübergreifenden Beschäftigungsausgleichs. Darüber hinaus bietet in Deutschland der neue Entgeltrahmentarifvertrag (ERA) die Chance, die Vergütung für 133.000 Mitarbeiter neu, anforderungs- und leistungsgerechter sowie zukunftsorientiert zu gestalten. In den USA ist der Tarifabschluss der Chrysler Group mit der UAW wirtschaftlich wesentlich günstiger als der Abschluss des Jahres 1999 und ermöglicht zudem mehr Flexibilität im Personaleinsatz sowie in der Anpassung der Mitarbeiterkapazitäten.

Beschäftigung durch höhere Flexibilität gesichert. Auch im Jahr 2003 konnten wir die Beschäftigung flexibel an Nachfrageschwankungen anpassen. DaimlerChrysler nutzte dabei eine Vielzahl von Instrumenten zur Arbeitskräfte- und Arbeitszeitsteuerung, wie beispielsweise Zeitkonten. Insgesamt konnten wir damit die Stammbelegschaft in Deutschland im Wesentlichen konstant halten. Durch den Einsatz dieser Instrumente entsteht ein Flexibilisierungsspielraum in den Produktionsbereichen von rund +/-25%. Nachfrageschwankungen lassen sich somit ausgleichen, ohne dass die Arbeitskosten steigen oder Personalstände sofort angepasst werden müssen.

Menschen bewegen: Die internationale Vielfalt unserer qualifizierten Mitarbeiter sichert die Zukunft von DaimlerChrysler

Ausbildung und Qualifizierung als wichtiger Beitrag zur Zukunftssicherung. DaimlerChrysler sieht in Ausbildung und Qualifizierung einen zentralen Bestandteil der Personalpolitik. Im Jahr 2003 haben wir deshalb in Deutschland wiederum 2.800 Auszubildende eingestellt. Zum Jahresende 2003 standen 8.500 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis bei DaimlerChrysler in Deutschland. Damit waren rund 40% aller Auszubildenden der deutschen Automobilhersteller bei DaimlerChrysler beschäftigt.

Belegschaftsaktienprogramm 2003. Im Jahr 2003 haben in drei Aktionen zum Erwerb von Belegschaftsaktien insgesamt 49.000 (i. V. 45.300) Mitarbeiter in Deutschland Aktien des Unternehmens erworben. Darüber hinaus konnten auch die Mitarbeiter in unseren Auslandsgesellschaften in Großbritannien, Frankreich, Niederlande, Italien, Spanien, Portugal, Österreich und der Schweiz DaimlerChrysler-Aktien erwerben.

Soziale Grundsätze in Verhaltensrichtlinie integriert. Die im Vorjahr gemeinsam mit der Weltarbeitnehmervertretung (WEC) des Konzerns abgeschlossenen Grundsätze sozialer Verantwortung tragen zu einer verbesserten globalen Zusammenarbeit bei und wurden in die für alle Mitarbeiter verbindliche Verhaltensrichtlinie (Integrity Code) aufgenommen.

Betriebliche Leistungen verbessert. Im Hinblick auf die demografische Entwicklung der Belegschaft bei DaimlerChrysler haben wir das Gesundheitsmanagement im Jahr 2003 nochmals intensiviert. Dazu wurden beispielsweise die vielfältigen Präventivangebote der werksärztlichen Dienste und des Konzernsports erweitert sowie Pläne für eine weiter verbesserte ergonomische Arbeitsplatzgestaltung verabschiedet. Auch die betriebliche Altersversorgung wurde im Berichtsjahr weiter entwickelt. Im Führungskräftebereich haben wir die Altersversorgung in Jahresbausteine und in ein individuelles Versorgungskonto, das Pension Capital, umgestaltet. Dieses macht den erworbenen Altersversorgungsanspruch in einem Kapitalbetrag transparent. Für die Mitarbeiter besteht darüber hinaus die Möglichkeit, Arbeitseinkommen in eine zusätzliche Altersversorgung (»Versorgungskapital zur Wahl/Pension Capital Two«) umzuwandeln. Von diesem Angebot haben im Jahr 2003 mehr als 24.600 Mitarbeiter Gebrauch gemacht.

Mitarbeiterbezogene e-Business-Anwendungen. Das seit zwei Jahren bestehende Anwendungsmodul DCeLife ist an allen deutschen Unternehmensstandorten und Niederlassungen für die Mitarbeiter verfügbar. Im Mitarbeiterportal – dem persönlichen Zugang zu DCeLife – sind täglich rund 85.000 Nutzer angemeldet. Sie beziehen hier Informationen über die Aktivitäten des DaimlerChrysler-Konzerns sowie über die Arbeitsprozesse. Darüber hinaus nutzen sie auch persönliche Anwendungen, wie die Gleitzeitübersicht, Altersvorsorgeangebote oder Informationen der DaimlerChrysler-Betriebskrankenkasse. Dieser einfache Zugang zu wichtigen Informationen fördert die Zusammenarbeit und steigert die Arbeitseffizienz.

Personalbereich mit ePeople online. Das Projekt ePeople zur Standardisierung der Personalprozesse in Deutschland konnte im November 2003 erfolgreich abgeschlossen werden. ePeople unterstützt insgesamt 200 standardisierte Geschäftsprozesse für die Personalbereiche in Deutschland und bietet zahlreiche Self-Service-Angebote für Führungskräfte und Mitarbeiter. Die Umstellung auf ePeople ist ein wichtiger Baustein zur Senkung der Kosten für Personalsysteme und zur Stärkung unserer Position als attraktiver Arbeitgeber.

Potenziale systematisch erkennen und fördern. Das globale Instrument zur Führungskräftebewertung und -entwicklung LEAD (Leadership Evaluation And Development) wurde im Berichtsjahr konsequent weiterentwickelt. Mit der Ausdehnung von LEAD auf die Meister- sowie die Sachbearbeiterebene haben wir die Voraussetzung für einen über alle Führungsebenen hinweg standardisierten Bewertungs- und Entwicklungsprozess für Management und Führungskräftenachwuchs geschaffen. Um den LEAD-Prozess noch effizienter durchführen zu können, haben wir eine webbasierte Online-Abwicklung (LEAD IT) eingeführt. Die LEAD-Ergebnisse des Jahres 2003 zeigen, dass LEAD die Personalentwicklung unserer Führungskräfte nachhaltig unterstützt: Managementpotenziale werden frühzeitiger erkannt, Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt und attraktive berufliche Perspektiven diskutiert.

Attraktiver Arbeitgeber für Nachwuchskräfte. Auch im Jahr 2003 haben wir zahlreiche Aktivitäten initiiert, um hochqualifizierte Nachwuchskräfte zu gewinnen und an das Unternehmen zu binden. Mit maßgeschneiderten Einstiegs- und Förderprogrammen sichern wir eine erfolgreiche Integration der rund 2.400 Nachwuchskräfte, die wir im Berichtsjahr weltweit eingestellt haben.

Dank an die Belegschaft. Unser Dank gilt der gesamten Belegschaft für ihre Initiative, ihr Engagement und ihre Leistung. Wir sind davon überzeugt, dass wir durch das Können, die Begeisterung und die Energie unserer Mitarbeiter das Unternehmen in eine erfolgreiche Zukunft führen können. Auch den Arbeitnehmervertretern danken wir für die konstruktive Zusammenarbeit im Jahr 2003.

Corporate Governance

Fragen der Unternehmensführung und Unternehmenskontrolle werden unter dem Stichwort Corporate Governance in breiten Teilen der Öffentlichkeit lebhaft diskutiert. DaimlerChrysler begrüßt die verschiedenen Initiativen zur Verbesserung der Corporate Governance. Viele der daraus entstandenen Grundsätze und Empfehlungen werden bereits seit längerem in unserem Unternehmen praktiziert.

Gerade weil DaimlerChrysler ein Unternehmen ist, das seine Wurzeln in Deutschland und in den USA hat, ist es ein Anliegen von Vorstand und Aufsichtsrat, das Corporate-Governance-System von DaimlerChrysler international auszurichten und transparent zu machen. Diesem Zweck dienen auch die Ausführungen von Vorstand und Aufsichtsrat in diesem Kapitel. Weitere Informationen zur Corporate Governance von DaimlerChrysler sind im Internet unter www.daimlerchrysler.com/corpgov_d abrufbar.

82 Mitglieder des Aufsichtsrats
83 Bericht des Aufsichtsrats
86 Corporate Governance bei DaimlerChrysler

Der Dodge Durango in Rancho Cucamango, Kalifornien

Mitglieder des Aufsichtsrats

Hilmar Kopper
Frankfurt/Main
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DaimlerChrysler AG
Vorsitzender

Erich Klemm [1]
Sindelfingen
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
im DaimlerChrysler-Konzern,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DaimlerChrysler AG
Stellvertretender Vorsitzender

Prof. Dr. Heinrich Flegel [1]
Stuttgart
Leiter Produktionstechnik,
DaimlerChrysler AG, Vorsitzender des
Konzernsprecherausschusses im
DaimlerChrysler-Konzern
(seit 11. April 2003)

Nate Gooden [1]
Detroit
Vice President of the International
Union, United Automobile, Aerospace
and Agricultural Implement Workers
of America (UAW)

Earl G. Graves
New York
Chairman and
CEO of Earl G. Graves Ltd.

Prof. Victor Halberstadt
Amsterdam
Professor für Finanzwirtschaft,
Universität Leiden, Niederlande

Dr. Thomas Klebe [1]
Frankfurt/Main
Leiter des Funktionsbereichs
Betriebs- und Mitbestimmungspolitik,
IG Metall
(seit 11. April 2003)

Jürgen Langer [1]
Frankfurt/Main
Betriebsratsvorsitzender der
Niederlassung Frankfurt/Offenbach,
DaimlerChrysler AG
(seit 11. April 2003)

Robert J. Lanigan
Toledo
Chairman Emeritus of Owens-Illinois,
Inc.; Founder Partner, Palladium
Equity Partners

Helmut Lense [1]
Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Untertürkheim
der DaimlerChrysler AG

Peter A. Magowan
San Francisco
President of San Francisco Giants

William A. Owens
Kirkland
Senior Advisor AEA Investors LLC
(seit 4. November 2003)

Gerd Rheude [1]
Wörth
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Wörth
der DaimlerChrysler AG

Udo Richter [1]
Bremen
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Bremen
der DaimlerChrysler AG

Wolf Jürgen Röder [1]
Frankfurt/Main
Geschäftsführendes Vorstands-
mitglied der IG Metall

Dr. rer. pol. Manfred Schneider
Leverkusen
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Bayer AG

Stefan Schwaab [1]
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 Vorstandsvorsitzender
der Dresdner Bank AG

Lynton R. Wilson
Toronto
Chairman of the Board of CAE Inc.;
Chairman of the Board of 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
Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Erich Klemm
Stefan Schwaab
Bernhard Walter

Aus dem Aufsichtsrat
ausgeschieden:
Manfred Göbels [1]
Stuttgart
Leiter Mobilitäts- und Dienstleistungs-
konzepte, DaimlerChrysler AG
(ausgeschieden am 9. April 2003)

Peter Schönfelder [1]
Augsburg
Vorsitzender des Betriebsrats
der EADS Deutschland GmbH,
Werk Augsburg
(ausgeschieden am 9. April 2003)

G. Richard Thoman
New York
Former President and Chief Executive
Officer of Xerox Corporation;
Managing Partner, Corporate
Perspectives
(ausgeschieden am 5. Juni 2003)

Bernhard Wurl [1]
Frankfurt/Main
Zuständig für Betriebs- und
Mitbestimmungspolitik bei der
IG Metall Vorstandsverwaltung
(ausgeschieden am 9. April 2003)

1 **Vertreter der Arbeitnehmer**

Der Aufsichtsrat befasste sich im Geschäftsjahr 2003 in sechs Sitzungen ausführlich mit der wirtschaftlichen Lage und der strategischen Weiterentwicklung des Unternehmens sowie seiner Geschäftsbereiche. Daneben wurden zahlreiche Einzelthemen behandelt und mit dem Vorstand erörtert.

Der Präsidialausschuss ist im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammengetreten; er behandelte neben Vorstandsangelegenheiten auch Fragen der Corporate Governance. Des Weiteren bereitete der Ausschuss die Sitzungen des Plenums vor und begleitete die am Ende des Jahres durchgeführte Effizienzprüfung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse.

Der Prüfungsausschuss tagte im Jahr 2003 fünfmal und erörterte im Beisein des Abschlussprüfers den Jahresabschluss 2002, den Konzernabschluss 2002 einschließlich des Jahresberichts gemäß Form 20-F, den Halbjahresabschluss 2003 sowie die Zwischenberichte zum ersten und dritten Quartal 2003. Der Prüfungsausschuss untersuchte die Eignung, Qualifikation und Unabhängigkeit des Abschlussprüfers.

Nach entsprechendem Beschluss durch die Hauptversammlung beauftragte der Prüfungsausschuss die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main, mit der Abschlussprüfung, vereinbarte das Honorar des Abschlussprüfers und legte die Prüfungsschwerpunkte des Geschäftsjahres 2003 fest.

Der Prüfungsausschuss überwachte im Verlauf des Jahres insbesondere die Unabhängigkeit der Abschlussprüfer und verabschiedete in diesem Zusammenhang Grundsätze zur Genehmigung bzw. zum Verbot von Dienstleistungen der Abschlussprüfer.

Daneben beschäftigte er sich mit dem Risikoüberwachungssystem der Gesellschaft und den Berichten der internen Revision. Außerdem richtete der Prüfungsausschuss Verfahren zur Behandlung von Beschwerden und Beanstandungen hinsichtlich der Rechnungslegung, der internen Kontrollsysteme und der Abschlussprüfung sowie zur vertraulichen und anonymen Entgegennahme von Mitteilungen von DaimlerChrysler-Mitarbeitern mit Blick auf Rechnungslegungs- und Abschlussprüfungsbelange ein.

Der Prüfungsausschuss ließ sich zudem laufend über die Umsetzung der Vorschriften des Sarbanes-Oxley Act berichten und überwachte die Prozessfortschritte, insbesondere hinsichtlich des Berichts über die Kontrollsysteme und Prozesse, welche die Veröffentlichung von Unternehmensinformationen betreffen. Der Prüfungsausschuss wurde über neue Rechnungslegungsgrundsätze und deren Auslegung sowie den Stand der internen Umsetzung laufend unterrichtet. Außerdem bereitete der Ausschuss eine spezifische Selbstevaluierung der Prüfungsausschusstätigkeiten vor, die im Jahr 2004 erstmals angewendet werden soll.

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 und tagte bei Bedarf auch ohne den Vorstand. Ein möglicher Interessenkonflikt bezüglich des Verkaufs von Anteilen an der Mercedes-Benz Lenkungen GmbH an die ThyssenKrupp Automotive AG seitens des Aufsichtsrats Bernhard Walter, der auch dem Aufsichtsrat der ThyssenKrupp AG angehört, wurde dadurch vermieden, dass sich Herr Walter bei dem entsprechenden Beschluss der Stimme enthielt. Andere konkrete Interessenkonflikte von Aufsichtsratsmitgliedern, auch aus deren Mandatstätigkeiten, ergaben sich im Berichtszeitraum nicht.

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. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat über die wichtigsten finanzwirtschaftlichen Kennzahlen anhand monatlicher Berichte. Über besondere Geschäftsvorgänge wurde der Aufsichtsrat in schriftlicher Form in Kenntnis gesetzt. Ferner informierte der Vorstandsvorsitzende den Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigen Einzelgesprächen über alle wesentlichen Entwicklungen und Entscheidungen.

In einem Umfeld, das im Jahre 2003 in den Märkten der Triade von einer schwachen Konjunktur und weltweiter Unsicherheit nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund des Irak-Krieges geprägt war, befasste sich der Aufsichtsrat intensiv mit der Entwicklung der verschiedenen Geschäftsbereiche. In diesem Zusammenhang bildeten vor allem die Lage der Chrysler Group, die Auswirkungen des Beteiligungsergebnisses der Mitsubishi Motors Corporation und die Entwicklung der Toll Collect GmbH wiederholt diskutierte Themenschwerpunkte.

In der Aufsichtsratssitzung vom Februar 2003 befasste sich der Aufsichtsrat mit dem vom Abschlussprüfer bestätigten Jahresabschluss 2002 der DaimlerChrysler AG, dem Konzernabschluss 2002 sowie dem Lagebericht 2002 der DaimlerChrysler AG und dem Konzernlagebericht 2002. Neben der Zustimmung zu verschiedenen Finanzierungsmaßnahmen bei der debis AirFinance genehmigte der Aufsichtsrat in seiner Februar-Sitzung auch den Verkauf von Anteilen an der Mercedes-Benz Lenkungen GmbH an die ThyssenKrupp Automotive AG. Ebenso wurde dem Verkauf nicht produktiver Anlagen bei der Chrysler Group nach eingehender Prüfung zugestimmt. Einen weiteren Themenpunkt stellte ein Bericht der Mercedes Car Group dar, der unter anderem zu Fragen der Brennstoffzellen- und Hybridtechnologie detailliert Stellung nahm.

Im April 2003 fanden zwei Aufsichtsratssitzungen statt. Ausgelöst durch die zur Hauptversammlung 2003 wirksam gewordenen Neuwahlen der Arbeitnehmervertreter wurden die Ausschüsse neu formiert. In diesem Zusammenhang wurde der Wahl von Herrn Erich Klemm zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden, der Wahl von Herrn Thomas Klebe zum Mitglied des Vermittlungsausschusses und des Präsidialausschusses sowie der Wahl der Herren Erich Klemm und Stefan Schwaab zu Mitgliedern des Prüfungsausschusses zugestimmt.

Daneben bildeten der Geschäftsverlauf des ersten Quartals insbesondere unter Berücksichtigung der Chrysler Group, ein Lagebericht zur aktuellen Situation des Luft- und Raumfahrtgeschäfts sowie Informationen über die wirtschaftliche Entwicklung der Mitsubishi Motors Corporation und der Hyundai Motor Company die Themenschwerpunkte.

Schwerpunkte der Sitzung im Juli 2003 waren der Halbjahresbericht und die Ergebnisse des zweiten Quartals 2003. In diesem Zusammenhang befasste sich der Aufsichtsrat intensiv mit der Lage der Chrysler Group und der Wettbewerbssituation in Nordamerika. Im Anschluss wurden Geschäftsverlauf, Struktur und Strategie des Nutzfahrzeugbereichs eingehend dargestellt und besprochen. Zusätzlich wurden verschiedene Investitionsvorhaben des Konzerns in China und die Entwicklung der Toll Collect GmbH diskutiert.

Darüber hinaus erörterte der Aufsichtsrat unter Hinzuziehung interner und externer Berater und auf Basis verschiedener gutachterlicher Stellungnahmen ausführlich die Möglichkeit eines außergerichtlichen Vergleichs hinsichtlich einer im Zusammenhang mit dem Unternehmenszusammenschluss von Daimler-Benz und Chrysler zur DaimlerChrysler AG im Jahr 1998 beim United States District Court für den Bezirk Delaware anhängigen Sammelklage. Der Aufsichtsrat stimmte der vergleichsweisen Erledigung dieser Klage unter verschiedenen Bedingungen zu und ermächtigte das Präsidium, die Verhandlungen dementsprechend zu beaufsichtigen.

Themen der Sitzung waren auch die Genehmigung eines Ethikkodex, der sich an die Mitglieder des Vorstands und einen größeren Kreis leitender Führungskräfte richtet, die Beauftragung der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin und Frankfurt/Main, mit der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2003 und die dabei vom Prüfungsausschuss mit dem Abschlussprüfer vereinbarten Prüfungsschwerpunkte.

In der Aufsichtsratssitzung im September 2003 stand die Entwicklung der Chrysler Group erneut im Zentrum der Erörterungen. Der Aufsichtsrat stimmte daneben der zuvor im Detail diskutierten Finanzierung der Toll Collect GmbH zu und ließ sich über den technischen Stand des Projekts berichten.

Ebenfalls im September wurde einem langfristigen Finanzierungskonzept für die debis AirFinance zugestimmt und über das Executive Automotive Committee berichtet. Weiterhin wurden die Entwicklung des Bereichs »Weltweiter Einkauf« seit dem Unternehmenszusammenschluss und die strategischen Herausforderungen dieser Querschnittsfunktion erörtert.

In der letzten Sitzung des Jahres im Dezember 2003 genehmigte der Aufsichtsrat die Operative Planung für den Zeitraum 2004 bis 2006 und einen Refinanzierungsrahmen für das Geschäftsjahr 2004. In dieser Sitzung berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat auch umfassend über das Risikoüberwachungssystem der Gesellschaft und dessen Ergebnisse. Darüber hinaus stimmte der Aufsichtsrat dem Verkauf der MTU Aero Engines GmbH zu und ermächtigte den Vorstand zum Erwerb weiterer Anteile an der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation. Auch im Dezember ließ sich der Aufsichtsrat über die Situation bei der Toll Collect GmbH unterrichten.

Des Weiteren wurde Herr Günther Fleig, dessen Vertrag zum 30. September 2004 ausgelaufen wäre, mit Wirkung zum 1. Oktober 2004 für weitere fünf Jahre bestellt, bei unveränderter Zuständigkeit für das Ressort Personal und erneuter Ernennung zum Arbeitsdirektor der DaimlerChrysler AG.

Eine Reihe von Corporate-Governance-Themen bildeten den Abschluss der Sitzung. So wurde die Entsprechenserklärung gemäß §161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 21. Mai 2003 verabschiedet; einer Überarbeitung der Geschäftsordnungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse wurde zugestimmt. Herr Bernhard Walter wurde als, »Financial Expert« im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats benannt. Im Anschluss wurde intensiv über die Ergebnisse der in 2003 erstmals durchgeführten Effizienzprüfung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse diskutiert.

Der Jahresabschluss 2003 der DaimlerChrysler AG und der Lagebericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin und Frankfurt/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 gemäß § 292a HGB ergänzten Konzernabschluss. Der vorliegende US-GAAP-Konzernabschluss befreit gemäß § 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 Aufsichtsrat geprüft und im Beisein des Abschlussprüfers erörtert. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung durch die Abschlussprüfer angeschlossen und im Rahmen seiner eigenen Prüfung festgestellt, dass Einwendungen nicht zu erheben sind.

In der Sitzung vom 18. Februar 2004 hat der Aufsichtsrat den Konzernabschluss 2003 und den Jahresabschluss 2003 der DaimlerChrysler AG gebilligt; damit ist der Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG festgestellt. Ebenfalls stimmte das Gremium dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zu.

Mit Wirkung zum 5. Juni 2003 schied Herr G. Richard Thoman als Vertreter der Anteilseignervertreter aus dem Aufsichtsrat aus. Als Nachfolger wurde Herr William Arthur Owens gerichtlich mit Wirkung zum 4. November 2003 als Mitglied des Gremiums bestellt. Am 9. April 2003 schieden die Arbeitnehmervertreter Herr Manfred Göbels, Herr Peter Schönfelder und Herr Bernhard Wurl aus dem Aufsichtsrat aus. Neu in den Aufsichtsrat eingezogen sind die Herren Heinrich Flegel, Jürgen Langer und Thomas Klebe.

Die Herren Manfred Bischoff, Klaus Mangold und Gary C. Valade schieden zum 16. Dezember 2003 aus dem Vorstand der DaimlerChrysler AG aus. Die Bestellung von Bodo Uebber als stellvertretendes Mitglied des Vorstands trat am 16. Dezember 2003 in Kraft.

Der Aufsichtsrat dankt der Unternehmensleitung, den ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie insbesondere allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der DaimlerChrysler AG für den hohen persönlichen Einsatz und ihre Leistung im Geschäftsjahr 2003.

Stuttgart-Möhringen, im Februar 2004
Der Aufsichtsrat

Hilmar Kopper
Vorsitzender

Rahmenbedingungen für DaimlerChrysler. 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 unserer Gesellschaft auch an ausländischen Börsen, insbesondere an der New York Stock Exchange, notiert sind, müssen wir auch die an diesen Börsen geltenden Kapitalmarktgesetze und Zulassungsregeln beachten. Einen besonderen Einfluss hat in diesem Zusammenhang das Sarbanes-Oxley-Gesetz der USA. Aus diesem Grund setzen wir uns für die Übereinstimmung beziehungsweise Angleichung der internationalen börsenrechtlichen Vorschriften ein.

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 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 sowie 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.

Duales Führungssystem. Der DaimlerChrysler AG ist durch das deutsche Gesellschaftsrecht ein duales Führungssystem gesetzlich vorgegeben. Danach leitet der Vorstand das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand bestellt, überwacht und berät.

Die Mitglieder des Vorstands tragen gemeinsam die Verantwortung für die Unternehmensleitung. Der Vorstandsvorsitzende koordiniert die Arbeit des Vorstands.

Der Aufsichtsrat ist in Entscheidungen von grundlegender Bedeutung eingebunden. Die Arbeit im Aufsichtsrat wird vom Aufsichtsratsvorsitzenden koordiniert. Die Mitglieder des Aufsichtsrats 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.

Aufsichtsrat. Nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz umfasst der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG 20 Mitglieder. 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 schließt mit dem Vorstand Verträge ab. Im Übrigen unterstützt und berät er 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 erörtert die Zwischenabschlüsse sowie die Jahres- und Konzernabschlüsse der DaimlerChrysler AG bzw. des DaimlerChrysler-Konzerns. 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 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, u. a. über die Gewinnverwendung und zu Kapitalmaßnahmen. Schließlich genehmigt der Prüfungsausschuss Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die DaimlerChrysler AG oder deren Konzernunternehmen erbringen, die jedoch nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses stehen.

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

Vorstand. Der Vorstand der DaimlerChrysler AG umfasst derzeit elf Mitglieder. Die Geschäftsordnung legt die Verantwortungsbereiche des gesamten Vorstands, des Vorsitzenden und der einzelnen Vorstandsmitglieder fest. Die Verantwortungsbereiche der einzelnen Vorstandsmitglieder sind auf den Seiten 8 und 9 dieses Geschäftsberichts dargestellt. Die Führungsstruktur des Vorstands spiegelt die globale Ausrichtung des Unternehmens und dessen Konzentration auf das Fahrzeuggeschäft wider und ermöglicht gleichzeitig eine starke Fokussierung auf Märkte und Kunden.

Executive Automotive Committee. Als Ausschuss des Vorstands wurde das Executive Automotive Committee (EAC) eingerichtet. Aufgabe des EAC ist es, alle geschäftsfeldübergreifenden, automobilbezogenen Themenstellungen zu koordinieren und Potenziale zur Steigerung der Effizienz aufzuzeigen. Das EAC bereitet die Entscheidungen des Vorstands vor und unterrichtet den Vorstand laufend über seine Aktivitäten (vgl. S. 58 f).

Chairman's Council als Beratungsgremium. Das Chairman's Council, ein aus 10 international erfahrenen Vertretern aus Politik und Wirtschaft bestehendes Gremium, wird vom Vorstandsvorsitzenden der DaimlerChrysler AG geleitet. Ziel dieses Gremiums ist es, den Vorstand insbesondere in Fragen der globalen Geschäftsstrategie zu beraten. Das Chairman's Council kombiniert Elemente der US-amerikanischen und der deutschen Corporate Governance.

Rechnungslegung. 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. S. 118 ff).

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 (vgl. S. 109).

Risikomanagement im Konzern. DaimlerChrysler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird (vgl. S. 101). 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.

Transparenz. DaimlerChrysler unterrichtet Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig über die Lage sowie über wesentliche geschäftliche Veränderungen des Unternehmens. Dabei werden die Informationen nach dem Prinzip des »fair disclosure« veröffentlicht. So stellt die DaimlerChrysler AG 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, aber zusätzlich auch andere Kommunikationswege.

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

Außerhalb der regelmäßigen Berichterstattung veröffentlicht DaimlerChrysler unverzüglich neue Tatsachen, die im Tätigkeitsbereich des Unternehmens eingetreten und nicht öffentlich bekannt sind, wenn sie wegen der Auswirkungen auf die Vermögens- und Finanzlage oder auf den allgemeinen Geschäftsverlauf von DaimlerChrysler geeignet sind, den Börsenkurs der DaimlerChrysler Aktie erheblich zu beeinflussen (Ad-hoc-Publizität).

Ebenso veröffentlicht DaimlerChrysler entsprechend den gesetzlichen Vorschriften unverzüglich nach Eingang der 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.

Wertpapiergeschäfte von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats (sowie von ihnen durch das Wertpapierhandelsgesetz gleichgestellten Personen) veröffentlicht DaimlerChrysler nach den Bestimmungen des Wertpapierhandelsgesetzes unverzüglich, nachdem diese dem Unternehmen mitgeteilt wurden (directors dealings). Entsprechende Angaben werden auch im Anhang zum Konzernabschluss gemacht (vgl. S. 169). Sie sind entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen zudem im Internet unter www.daimlerchrysler.com/corpgov_d abrufbar.

Integrity Code definiert weltweite Verhaltensstandards. Der Integrity Code ist eine bereits seit 1999 bestehende und im Jahr 2003 überarbeitete Verhaltensrichtlinie, die einen verbindlichen Handlungsrahmen für sämtliche Mitarbeiter weltweit darstellt und auf die regelmäßig hingewiesen wird. Sie 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.

Code of Ethics. Im Juli 2003 hat der Aufsichtsrat für die DaimlerChrysler AG einen »Code of Ethics« verabschiedet. Dieser Kodex richtet sich an die Mitglieder des Vorstands und eine höhere Zahl 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 Veröffentlichungen von Unternehmensinformationen zu fördern. Der Wortlaut des Kodex kann im Internet abgerufen werden unter www.daimlerchrysler.com/corpgov_d.

Vergütung des Vorstands. Die Vergütung des Vorstands der DaimlerChrysler AG ist vom Aufsichtsrat auf den Präsidialausschuss delegiert. Der Aufsichtsrat lässt sich regelmäßig über die Vergütungsstruktur und eventuelle Änderungen berichten. Das gegenwärtige Vergütungssystem weist einen fixen sowie drei variable, erfolgsbezogene Komponenten auf:

- Ein fixes Basisgehalt, das sich am Verantwortungsbereich des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert. Das Basisgehalt sowie die Gesamtvergütung werden jährlich mit Bezug auf eine Gruppe vergleichbarer internationaler Unternehmen überprüft.

- Eine variable Vergütung in Form eines Jahresbonus, der sich unter Bezug auf das Basisgehalt in erster Linie an der Zielerreichung des geplanten Operating Profit von DaimlerChrysler orientiert. Zudem können die Entwicklung des Total Shareholder Return sowie die individuelle Leistung zu einer Anpassung des Jahresbonus nach oben oder unten herangezogen werden.

- Eine mittelfristige variable Vergütung in Form eines Drei-Jahres-Leistungsplans, der zum einen durch die relative Positionierung der Umsatzrendite im Vergleich zu ausgewählten Wettbewerbern und zum anderen durch die tatsächliche Kapitalrendite im Vergleich zum Zielwert der verabschiedeten Planung bestimmt wird. Die Vergütung erfolgt durch die Zuteilung von Phantom-Aktien, die in Abhängigkeit von der Zielerreichung obiger Kenngrößen nach drei Jahren zum dann geltenden Aktienkurs ausbezahlt werden.

- Eine langfristige variable Vergütung, gegenwärtig in Form eines Stock-Option-Plans. 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. Für die ab dem Geschäftsjahr 2004 gewährte langfristige variable Vergütung kann der Präsidialausschuss bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen eine Begrenzungsmöglichkeit vereinbaren oder sich eine solche Begrenzungsmöglichkeit vorbehalten.

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG hat weiterhin Stock Ownership Guidelines für den Vorstand verabschiedet, nach der die Vorstandsmitglieder gehalten sind, einen Teil ihres Privatvermögens in DaimlerChrysler-Aktien zu halten. So musste der Vorstand einen Teil der für das Jahr 2003 ausgewiesenen variablen Vergütung zum Kauf von Aktien der Gesellschaft verwenden.

Vergütung des Aufsichtsrats. Die Satzung der DaimlerChrysler AG sieht derzeit vor, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich zu einem Auslagenersatz nach Abschluss des Geschäftsjahres ein feste Vergütung erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält das Dreifache, der Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhalten das Zweifache, Vorsitzende in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats das Eineinhalbfache und Mitglieder in Ausschüssen des Aufsichtsrats das 1,3-fache 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 Mitglieder des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse erhalten für jede Aufsichtsrats- und Ausschusssitzung, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsentgelt (vgl. S. 144 und S. 169, Anmerkungen 24 und 37).

Erklärung nach den Listing Standards der New York Stock Exchange. Die Erklärung von DaimlerChrysler zu den wesentlichen Unterschieden der Corporate-Governance-Systeme in Deutschland und den USA, die sich nach den Listing Standards der New York Stock Exchange richtet, kann im Internet eingesehen werden unter www.daimlerchrysler.com/corpgov_d.

Deutscher Corporate Governance Kodex. Nach § 161 des deutschen Aktiengesetzes (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.

Der Deutsche Corporate Governance Kodex (»Kodex«) enthält Regelungen unterschiedlicher Bindungswirkung. Neben den 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.

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex. Vorstand und Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG haben sich entschlossen, nicht nur die Abweichungen von den im Kodex enthaltenen Empfehlungen, sondern auch – ohne, dass insoweit eine Rechtspflicht bestünde – Abweichungen von den im Kodex enthaltenen Anregungen offen zu legen.

Die im Handelsregister eingereichte Entsprechenserklärung nach § 161 AktG kann im Internet eingesehen werden unter www.daimlerchrysler.com/corpgov_d.

In der Entsprechenserklärung nach § 161 AktG haben Vorstand und Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG ausgeführt, dass sowohl den Empfehlungen als auch den Anregungen im Deutschen Corporate Governance Kodex entsprochen wird und in der Vergangenheit entsprochen wurde. Vorstand und Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG beabsichtigen, auch in Zukunft die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex zu beachten. Lediglich in den im Folgenden dargestellten Punkten weicht die DaimlerChrysler AG von den Empfehlungen und Anregungen ab:

Abweichungen von den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.

1. Selbstbehalt in der D&O-Versicherung. Die Directors & Officers-Versicherung (D&O) 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. Daher stellt sich für DaimlerChrysler die Frage nach der Vereinbarung eines Selbstbehalts nur in diesem Rahmen. Ein Selbstbehalt für fahrlässiges Verhalten von Aufsichtsratsmitgliedern empfiehlt sich dabei 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 mit weitreichenden Haftungsrisiken auch im Bereich fahrlässigen Verhaltens rechnen müssten. Dies gilt insbesondere deshalb, weil im Ausland ein Selbstbehalt weithin unüblich ist. Auch für leicht oder grob fahrlässiges Verhalten von Vorstandsmitgliedern sieht die D&O-Versicherung der DaimlerChrysler AG keinen formalen Selbstbehalt vor. In Fällen grob fahrlässiger Pflichtverletzungen von Vorstandsmitgliedern kann aber der für Personalangelegenheiten zuständige Präsidialausschuss des Aufsichtsrats einen prozentualen Abschlag von dem variablen Teil der Vergütung des betreffenden Vorstandsmitglieds beschließen. Damit wird im wirtschaftlichen Ergebnis ein Selbstbehalt erreicht, der nach Ansicht der DaimlerChrysler AG einer sachgerechten Beurteilung von Einzelfällen besser Rechnung trägt als der pauschalierende Ansatz des Kodex (vgl. Kodex Ziffer 3.8 Abs. 2).

2. Individualisierte Darstellung der Vergütung des Vorstands. Von der Bekanntgabe individualisierter Vergütungen für den Vorstand wird weiter abgesehen (vgl. Kodex Ziffer 4.2.4). Bei der Darstellung der Vergütung der Vorstandsmitglieder wurde und wird diese aufgeteilt in fixe und variable Bestandteile sowie in Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung (vgl. S. 169). 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 die Vorstandsmitglieder 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. Im Übrigen droht eine individualisierte Angabe zu einer Nivellierung leistungs- und aufgabenbezogener Vergütungsdifferenzen zu führen.

3. Genehmigung von Nebentätigkeiten. Aus Gründen der Praktikabilität der Aufsichtsratstätigkeit wurde und wird die Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern, insbesondere zu deren Aufsichtsratsmandaten, nicht vom Gesamtgremium, sondern vom Aufsichtsratsvorsitzenden erteilt. Aus demselben Grund wird sie nur in Fällen vergüteter Nebentätigkeiten verlangt, aber beispielsweise nicht bei ehrenamtlichen Beirats- oder Stiftungsratstätigkeiten. Über die diesbezüglichen Entscheidungen des Aufsichtsratsvorsitzenden wird der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats informiert (vgl. Kodex Ziffer 4.3.5).

4. Vergütung des Aufsichtsrats. In der Entsprechenserklärung haben Vorstand und Aufsichtsrat erklärt, über eine erfolgsorientierte Vergütung des Aufsichtsrats zu einerm späteren Zeitpunkt zu entscheiden (vgl. Kodex Ziffer 5.4.5 Abs. 2). Der Hauptversammlung der DaimlerChrysler AG am 7. April 2004 soll vorgeschlagen werden, über eine Satzungsänderung zur Einführung einer erfolgsorientierten Vergütung des Aufsichtsrats zu entscheiden.

Im Jahr 2004 werden die Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat neu gewählt werden. Daher erscheint es angemessen, erst ab diesem Zeitpunkt eine individualisierte Angabe zur Vergütung und zu den gewährten Vorteilen für persönlich erbrachte Leistungen der Aufsichtsratsmitglieder, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, im Anhang des Konzernabschlusses vorzunehmen und bis zu diesem Zeitpunkt die Vergütungen sowie die gewährten Vorteile jeweils für sämtliche Aufsichtsratsmitglieder zusammenfassend darzustellen. Individualisierte Angaben werden somit jeweils ab dem Geschäftsjahr 2004 erfolgen (vgl. Kodex Ziffer 5.4.5 Abs. 3).

5. Liste der Drittunternehmen. Von der Angabe des Ergebnisses des letzten Geschäftsjahres von Drittunternehmen (vgl. Kodex Ziffer 7.1.4) wurde bislang abgesehen. Da sich die Veröffentlichung zu Drittunternehmen jedoch ausschließlich auf nicht konsolidierte Unternehmen beziehen soll, werden diese Angaben zur ergänzenden Erläuterung erstmals in diesem Geschäftsbericht gemacht (vgl. S. 172 f).

Abweichungen von den Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.

1. Übertragung der Hauptversammlung. Die Hauptversammlung der DaimlerChrysler AG wird bis zum Ende des Berichts des Vorstands im Internet übertragen. Eine weitergehende Übertragung (vgl. Kodex Ziffer 2.3.4), insbesondere eine solche der Wortbeiträge einzelner Aktionäre, könnte als weitgehender Eingriff in die Persönlichkeitssphäre von Aktionären empfunden werden. Deshalb wird von einer derartigen Übertragung abgesehen.

2. Stimmrechtsvertretung bei der Hauptversammlung. Da eine vollständige Übertragung der Hauptversammlung im Internet nicht erfolgt, besteht kein Bedürfnis, sich mit dem Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft in Verbindung zu setzen. Darüber hinaus lassen sich technische Probleme bei der Sicherstellung der Erreichbarkeit des Vertreters über die gegenwärtig zur Verfügung stehenden Kommunikationsmedien nicht ausschließen (vgl. Kodex Ziffer 2.3.3).

3. Vorsitz im Prüfungsausschuss. Bei der DaimlerChrysler AG hat der Aufsichtsratsvorsitzende gegenwärtig den Vorsitz im Prüfungsausschuss inne. Um während der laufenden Amtsperiode des Aufsichtsrats eine Neuverteilung der Zuständigkeiten zu vermeiden, wird der Aufsichtsratsvorsitzende den Vorsitz im Prüfungsausschuss bis zur Neuwahl der Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat im April 2004 ausüben. Danach wird der Aufsichtsrat über den Sachverhalt erneut entscheiden (vgl. Kodex Ziffer 5.2).

4. Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern. Es ist außerdem beabsichtigt, unterschiedliche Amtsperioden erst bei der Neuwahl der Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat im Jahr 2004 einzuführen, weil andernfalls in bestehende Bestellungen eingegriffen werden müsste (vgl. Kodex Ziffer 5.4.4).

5. Vergütung des Aufsichtsrats. Über die Anregungen zur Einführung einer erfolgsabhängigen Vergütung des Aufsichtsrats mit auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogenen Bestandteilen (vgl. Kodex Ziffer 5.4.5) gelten die Ausführungen in Ziffer 4 zu den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex entsprechend.

Finanzbericht

92 Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation
92 Ertragslage
97 Steuerungsinstrumente
99 Vermögens- und Finanzlage
101 Risikobericht
107 Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2003
108 Erklärung des Vorstands
109 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
110 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
112 Konzernbilanz
113 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
114 Konzern-Kapitalflussrechnung
116 Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens

118 Konzernanhang
118 Grundlagen und Methoden
118 Grundsätze der Rechnungslegung
126 Konsolidierungskreis
126 Wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen
128 Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen
131 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
131 Umsatzkosten und übrige Aufwendungen
132 Sonstige Erträge
133 Turnaround-Plan für die Chrysler Group
134 Finanzergebnis
135 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
137 Aufgegebene Aktivitäten
137 Anpassungen aus Erstanwendungen

The Setra Top Class coach, 420° in Madrid

138 Erläuterungen zur Konzernbilanz
138 Geschäftswerte
138 Sonstige immaterielle Anlagewerte
139 Sachanlagen
139 Vermietete Gegenstände
139 Vorräte
139 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
140 Forderungen aus Finanzdienstleistungen
140 Übrige Forderungen
141 Wertpapiere und Finanzanlagen
142 Liquide Mittel
142 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten
142 Eigenkapital
144 Aktienorientierte Vergütung
146 Rückstellungen
153 Finanzverbindlichkeiten
154 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
154 Übrige Verbindlichkeiten
154 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

155 Sonstige Erläuterungen
155 Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche
158 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen
160 Finanzinstrumente und Derivate
163 Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen und Forderungsverkäufe
165 Segmentberichterstattung
168 Ergebnis je Aktie
168 Transaktionen mit nahestehenden Personen
169 Vergütung und Aktienbesitz des Vorstands und des Aufsichtsrats
169 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Konzern-Operating Profit € 5,7 Mrd. gegenüber € 6,9 Mrd. im Vorjahr | Mercedes Car Group übertrifft hohes Vorjahresergebnis | Ergebnis der Chrysler Group aufgrund schwieriger Marktbedingungen und weiterer Restrukturierungsmaßnahmen belastet | Nutzfahrzeuge und Dienstleistungen mit deutlichen operativen Ergebnisverbesserungen | Verkauf des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines führt zu einem Veräußerungsergebnis von € 1,0 Mrd. im Operating Profit | Finanzierungslücke der Pensionsverpflichtungen reduziert | Cash Flow der Geschäftstätigkeit im Industriegeschäft trotz negativer Einflüsse gestiegen

1. Ertragslage

Operating Profit (Loss) nach Segmenten

In Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €
Mercedes Car Group	3.938	**3.126**	3.020
Chrysler Group	(637)	**(506)**	609
Nutzfahrzeuge	1.077	**855**	(343)
Dienstleistungen	1.562	**1.240**	3.060
Übrige Aktivitäten	1.619	**1.285**	903
Eliminierungen	(396)	**(314)**	(395)
DaimlerChrysler-Konzern	7.163	**5.686**	6.854

Operating Profit aufgrund schwieriger Marktbedingungen in Nordamerika unter Vorjahr. Im Jahr 2003 erwirtschaftete DaimlerChrysler einen Operating Profit von € 5,7 Mrd. gegenüber € 6,9 Mrd. im Vorjahr. Die Ergebnisse beider Jahre sind insbesondere durch Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen und außerplanmäßige Abschreibungen auf Anlagevermögen sowie durch Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten beeinflusst. Aufwendungen für Strukturmaßnahmen belasteten das Ergebnis der Chrysler Group des abgelaufenen Jahres mit € 0,5 Mrd. gegenüber € 0,7 Mrd. im Vorjahr. Darüber hinaus wirkten im Operating Profit des Vorjahres Restrukturierungsaufwendungen von € 0,3 Mrd. im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge sowie außerplanmäßige Abschreibungen auf Anlagevermögen von € 0,5 Mrd. in den Geschäftsfeldern Nutzfahrzeuge und Dienstleistungen ergebnisbelastend. Durch die von der argentinischen Regierung veranlasste Neuordnung des Finanz- und Kreditwesens waren im Vorjahr zusätzlich Aufwendungen von € 0,1 Mrd. im Ergebnis des Geschäftsfelds Dienstleistungen zu berücksichtigen.

Die Veräußerung des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines beeinflusste im Jahr 2003 den Operating Profit der Übrigen Aktivitäten mit € 1,0 Mrd. Das Vorjahresergebnis enthielt Erträge von insgesamt € 2,6 Mrd. aus der Veräußerung der Anteile an T-Systems und Conti Temic microelectronic im Geschäftsfeld Dienstleistungen bzw. bei Übrige Aktivitäten.

Ohne Berücksichtigung dieser genannten Erträge und Aufwendungen war ein Rückgang im Operating Profit gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen, der insbesondere durch die Ergebnissituation bei der Chrysler Group verursacht wurde. Daneben belasteten der anteilig einzubeziehende negative Ergebnisbeitrag der Mitsubishi Motors Corporation sowie der Ergebnisrückgang bei der at equity bilanzierten Beteiligung an EADS den Konzern-Operating Profit. Gegenläufig konnten die Geschäftsfelder Mercedes Car Group, Nutzfahrzeuge und Dienstleistungen ihre operativen Ergebnisse gegenüber dem Vorjahr weiter verbessern.

Operating Profit der Mercedes Car Group erneut gesteigert. Der Operating Profit des Geschäftsfelds Mercedes Car Group lag im abgelaufenen Jahr bei € 3,1 Mrd. und konnte damit das Ergebnis des Vorjahres (€ 3,0 Mrd.) erneut übertreffen.

Im Geschäftsjahr 2003 setzte die Mercedes Car Group in einem schwierigen Marktumfeld 1.216.900 (i. V. 1.232.300) Einheiten ab. Trotz des rückläufigen Absatzes konnte aufgrund eines höherwertigen Modell-Mix ein Umsatzanstieg um € 1,3 Mrd. auf € 51,4 Mrd. erzielt werden.

Die Marke Mercedes-Benz Pkw erzielte mit weltweit 1.092.200 verkauften Fahrzeugen einen Absatz, der knapp unter dem hohen Niveau des Vorjahres (1.110.000 Fahrzeuge) lag. Die geringeren Ergebnisbeiträge aufgrund des leichten Absatzrückgangs sowie die Vorleistungen für die Produkte der zweiten Modelloffensive konnten durch einen verbesserten Modell-Mix infolge der vollen Verfügbarkeit von E-Klasse Limousine und CLK-Coupé sowie durch höhere Absatzzahlen bei der S- und SL-Klasse mehr als ausgeglichen werden. Die im Vergleich zum Vorjahr höheren Vorleistungen entfielen insbesondere auf die Nachfolgemodelle und die zusätzlichen Varianten bei der A- und M-Klasse sowie auf die bevorstehende Markteinführung des CLS-Coupé.

Der Ergebnisbeitrag des Geschäftsbereichs smart war im Jahr 2003 weiterhin negativ, konnte jedoch trotz der hohen Vorleistungen für den smart forfour auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden. Hierzu trugen primär die positiven Ergebniseffekte im Zusammenhang mit der erfolgreichen Markteinführung der smart roadster-Modelle im April 2003 bei. Dadurch konnten auch lebenszyklusbedingte Absatzrückgänge beim smart city-coupé mehr als ausgeglichen werden. Insgesamt konnten im Jahr 2003 von der Marke smart 124.700 (i. V. 122.300) Fahrzeuge abgesetzt werden.

Anmerkung:
Die Kapitel »Das Geschäftsjahr im Überblick«, »Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation» und »Ausblick« entsprechen zusammen dem Lagebericht des DaimlerChrysler-Konzerns, der auf einem nach den Grundsätzen der US-amerikanischen Rechnungslegung (US GAAP) erstellten Konzernabschluss basiert.

Der Operating Profit der Mercedes Car Group war im Jahr 2003 durch eine außerordentliche Abschreibung auf Vermögensgegenstände der Produktionsstätte in Juiz de Fora, Brasilien mit € 0,1 Mrd. beeinflusst. Dies wurde durch das Auslaufen der C-Klasse CKD-Fertigung sowie der A-Klasse Produktion im Jahr 2004 erforderlich. Ab dem Jahr 2006 wird in Brasilien das smart utility vehicle produziert. Die Produktion des Nachfolgemodells der A-Klasse wird ab dem Jahr 2004 nur noch im Werk Rastatt erfolgen. Im Rahmen der Fokussierung auf das Kerngeschäft wurde im September 2003 der Verkauf des 50%-Anteils an der CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH an die Porsche AG abgeschlossen. Diese Transaktion führte im Jahr 2003 zu einem positiven Ergebniseffekt von € 0,1 Mrd.

Wettbewerbsintensives Umfeld belastet Ergebnis bei Chrysler Group. Die Chrysler Group wies im Jahr 2003 einen Operating Loss von € 0,5 Mrd. aus gegenüber einem Operating Profit von € 0,6 Mrd. im Vorjahr. Aus dem Turnaround Plan, der im Februar 2001 beschlossen wurde, resultierten im abgelaufenen Jahr weitere Restrukturierungsaufwendungen von € 0,5 (i. V. 0,7) Mrd. Die Aufwendungen umfassten im Wesentlichen Maßnahmen für die Stilllegung, Schließung oder den Verkauf von Werken sowie den weiteren Personalabbau.

Neben den Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen war der Ergebnisrückgang im Wesentlichen auf niedrigere Fahrzeugauslieferungen sowie auf höhere Preisnachlässe infolge des weiterhin anhaltend intensiven Wettbewerbs auf dem US-amerikanischen Markt zurückzuführen. Den gestiegenen Preisnachlässen konnte teilweise durch Preiserhöhungen entgegengewirkt werden. Die höheren Preisnachlässe führten im Geschäftsjahr neben geringeren Ergebnisbeiträgen aus den laufenden Fahrzeugauslieferungen zudem zu einer Anpassung der Bewertung der Händlerbestände und der Verpflichtungen aus garantierten Restwerten an Flottenbetreiber. Diese Ergebnisbelastungen konnten im Jahr 2003 teilweise durch nachhaltige Einsparungen bei den Materialkosten sowie durch Verbesserungen der Produktivität kompensiert werden.

Insgesamt setzte die Chrysler Group im Jahr 2003 2.637.900 (i. V. 2.822.700) Fahrzeuge ab.

Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Wettbewerbsintensität bei Refinanzierungsmöglichkeiten wurden im Jahr 2003 zwischen den Geschäftsfeldern Chrysler Group und Dienstleistungen Vereinbarungen über eine Anpassung von Ausgleichszahlungen für subventionierte Finanzierungsangebote sowie für die geänderte Übernahme von Restwertrisiken bei bestimmten Leasingfahrzeugen getroffen. Dies führte im Jahr 2003 zu einer Entlastung der Marketing-Aufwendungen bei der Chrysler Group von € 0,2 Mrd.

Deutliche Ergebnissteigerung im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr einen deutlich positiven Operating Profit in Höhe von € 0,9 Mrd. gegenüber einem Operating Loss von € 0,3 Mrd. im Vorjahr und hat damit in einem weiterhin schwachen Marktumfeld den Turnaround geschafft.

Die Ergebnisverbesserung von € 1,2 Mrd. war zum einen dadurch bedingt, dass im Vorjahr Aufwendungen für Strukturmaßnahmen in den Geschäftsbereichen Mercedes-Benz Lkw, Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses, DaimlerChrysler Omnibusse und DaimlerChrysler Powersystems das Ergebnis mit insgesamt € 0,3 Mrd. belasteten. Darüber hinaus ergaben sich im Vorjahr aus Wertberichtigungen im Zusammenhang mit dem Teilverkauf eines Tochterunternehmens sowie mit der Änderung der langfristigen Produkt- und Produktionsstrategie Belastungen von zusammen € 0,2 Mrd. Zum anderen war die weitere Ergebnissteigerung in Höhe von € 0,7 Mrd. maßgeblich durch Fortschritte in der konsequenten und erfolgreichen Umsetzung der Effizienzsteigerungsprogramme in allen Geschäftsbereichen getragen. Insbesondere in den Geschäftsbereichen DaimlerChrysler Powersystems, DaimlerChrysler Omnibusse und Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses wurden signifikante Kosteneinsparungen erzielt. Der Geschäftsbereich Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses schloss sein Restrukturierungsprogramm zum Jahresende 2003 bereits ein Jahr früher als geplant erfolgreich ab.

Mit 501.000 abgesetzten Lkw, Bussen und Transportern steigerte das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge im Jahr 2003 den Absatz weltweit um 3%. Das Wachstum war auf den erfolgreichen Anlauf des neuen Schwer-Lkw Actros und durch höhere Absatzzahlen bei Freightliner im NAFTA-Raum sowie bei Bussen in Westeuropa zurückzuführen und trug zusätzlich zur Ergebnisverbesserung bei. Die positive Geschäftsentwicklung der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation (MFTBC), die seit April 2003 in Höhe der Beteiligung von 43% dem Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge at equity zugeordnet ist, wirkte sich bereits im ersten Jahr positiv auf das Ergebnis aus. Durch die Aufwertung des Euro gegenüber dem US Dollar ergab sich bei der Umrechnung der Ergebnisbeiträge ausländischer Tochtergesellschaften ein negativer Effekt. Insgesamt trugen alle Geschäftsbereiche mit positiven Ergebnissen zur signifikanten Verbesserung des Operating Profit bei.

Operating Profit

In Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €
Industriegeschäft	5.292	**4.201**	6.251
Financial Services	1.871	**1.485**	603
DaimlerChrysler-Konzern	7.163	**5.686**	6.854

Günstige Refinanzierungsbedingungen und verbesserte Margen prägten das Ergebnis des Geschäftsfelds Dienstleistungen. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen erwirtschaftete im Jahr 2003 einen Operating Profit in Höhe von € 1,2 (i. V. € 3,1) Mrd.

Der Operating Profit des Vorjahres enthielt per Saldo einen Ertrag von € 2,1 Mrd., der aus der Veräußerung des 49,9%-Anteils an T-Systems ITS an die Deutsche Telekom sowie aus Belastungen aus dem Verkauf von Teilen des Capital Services Portfolios und der Wirtschaftskrise in Argentinien resultierte. Ohne Berücksichtigung der genannten Einflussfaktoren konnte das Geschäftsfeld Dienstleistungen den Operating Profit beträchtlich steigern.

Diese Ergebnisverbesserung gegenüber dem Vorjahr war auf eine positive Geschäftsentwicklung insbesondere in der Region NAFTA zurückzuführen. Insgesamt resultierte der Ergebnisanstieg überwiegend aus besseren Refinanzierungsbedingungen in den wichtigsten Märkten und darüber hinaus aus einer günstigen Entwicklung der Margen. Zudem konnten durch Prozess- und Effizienzverbesserungen die Risikokosten für Kredit- und Restwertrisiken gesenkt werden.

Ergebnisbelastungen von € 0,1 Mrd. ergaben sich aus einer Anpassung der Ausgleichszahlungen an das Geschäftsfeld Chrysler Group für subventionierte Finanzierungsangebote, die vor dem Hintergrund einer zunehmenden Wettbewerbsintensität auf dem Refinanzierungsmarkt im Jahr 2003 vereinbart wurde. Darüber hinaus wurde mit dem Geschäftsfeld Chrysler Group eine geänderte Verteilung von Restwertrisiken bei bestimmten Leasingfahrzeugen vereinbart, die ebenfalls zu Belastungen von € 0,1 Mrd. führte.

Das Engagement des Konzerns beim Aufbau eines elektronischen Mauterhebungssystems für bestimmte Nutzfahrzeuge in Deutschland belastete den Operating Profit des Geschäftsfelds im abgelaufenen Jahr mit € 0,2 Mrd. Diese Belastungen ergaben sich durch die anteiligen negativen Ergebnisse aus der Toll Collect GmbH und dem Toll Collect Konsortium, durch die Abschreibung des Investments bei der DaimlerChrysler Services AG sowie durch eine Rückstellungsbildung für gegebene Garantien.

Veräußerung des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines. Geringere Ergebnisbeiträge von EADS und Mitsubishi Motors. Das Geschäftsfeld Übrige Aktivitäten beinhaltet im Wesentlichen die at equity bilanzierten Beteiligungen an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) und an der Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«). Weiterhin sind die Holding- und Finanzgesellschaften, die Immobilienaktivitäten sowie die zentrale Konzernforschung den Übrigen Aktivitäten zugeordnet. Der Geschäftsbereich MTU Aero Engines (»MTU«) war bis zu seiner Veräußerung am 31. Dezember 2003 bei den Übrigen Aktivitäten enthalten.

Der Operating Profit der Übrigen Aktivitäten lag im Jahr 2003 bei € 1,3 (i. V. € 0,9) Mrd., wobei sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr Veräußerungserträge enthalten waren. Zum 31. Dezember 2003 veräußerte DaimlerChrysler seine Beteiligung an der MTU Aero Engines an den Finanzinvestor Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd. In diesem Zusammenhang wurde Anfang des Jahres 2004 eine Zahlung von $ 250 Mio. an die United Technologies Corporation, die Muttergesellschaft von Pratt & Whitney, einem der wichtigsten Entwicklungspartner von MTU, geleistet. Im Gegenzug verzichtet Pratt & Whitney auf vertragliche Rechte. Abzüglich dieser Zahlung konnte aus der Transaktion ein Veräußerungsgewinn (vor Steuern) von € 1,0 Mrd. erzielt werden. Im Vorjahr entstand durch die Veräußerung der 40%igen Beteiligung an Conti Temic microelectronic sowie der damit verbundenen Aktivitäten ein Ertrag von € 0,2 Mrd.

Ohne Berücksichtigung der Veräußerungserträge erzielten die Übrigen Aktivitäten einen deutlich geringeren Operating Profit als im Jahr 2002. Dies war zum einen auf den negativen Ergebnisbeitrag der at equity bilanzierten Beteiligung an MMC zurückzuführen. Hier wirkten sich überwiegend das rückläufige Nordamerika-Geschäft sowie gestiegene Aufwendungen für Kredit- und Restwertrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft der MMC-Gruppe in den USA ergebnisbelastend aus.

Darüber hinaus konnte der positive operative Ergebnisbeitrag der at equity bilanzierten Beteiligung an EADS den Vorjahreswert nicht erreichen. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die Schwäche der zivilen Luftfahrtindustrie, gestiegene Entwicklungsaufwendungen für das Airbus A380 Projekt sowie die schwierige Situation im Geschäftsbereich Space, die im ersten Quartal 2003 zu Sonderabschreibungen auf Goodwills führte.

Das laufende operative Ergebnis der MTU Aero Engines Gruppe lag aufgrund des schwachen US Dollar, des Rückgangs der zivilen Luftfahrtkonjunktur, gestiegener Entwicklungskosten für neue Projekte sowie aufgrund von Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen ebenfalls unter dem vergleichbaren Vorjahreswert.

Eliminierungen im Operating Profit. Die erfolgswirksamen Eliminierungen resultierten im Wesentlichen aus dem Leasinggeschäft in Deutschland und der Bestandsfinanzierung europäischer Händler. Die hierbei entstandenen Ergebnisse aus Fahrzeuglieferungen zwischen den Geschäftsfeldern gelten aus Konzernsicht als nicht realisiert und wurden eliminiert.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

In Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €
Umsatzerlöse	171.870	**136.437**	147.368
Umsatzkosten	(138.474)	**(109.926)**	(119.624)
Bruttoergebnis vom Umsatz	33.396	**26.511**	27.744
Vertriebs-, allgem. Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(22.388)	**(17.772)**	(18.166)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(7.018)	**(5.571)**	(5.942)
Sonstige betriebliche Erträge	899	**713**	777
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(591)	**(469)**	(694)
Ergebnis vor Finanzergebnis	4.298	**3.412**	3.719
Abschreibungen auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	(2.469)	**(1.960)**	–
Sonstiges Finanzergebnis	(1.078)	**(856)**	2.206
Finanzergebnis	(3.547)	**(2.816)**	2.206
Ergebnis vor Ertragsteuern	751	**596**	5.925
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(1.234)	**(979)**	(1.115)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust	(44)	**(35)**	(15)
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	(527)	**(418)**	4.795
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten [1]	18	**14**	82
Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten [2]	1.111	**882**	–
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142	(38)	**(30)**	(159)
Konzernergebnis	564	**448**	4.718

1 Mit Wirkung zum 31. Dezember 2003 hat DaimlerChrysler seine 100%-Beteiligung an der MTU Aero Engines Gruppe veräußert. Dementsprechend sind die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung der MTU Aero Engines Gruppe in der Zeile »Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten« enthalten. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

2 Veräußerungsgewinn nach Steuern der zum 31. Dezember 2003 verkauften MTU Aero Engines Gruppe.

Überleitung vom Operating Profit des Konzerns zum Ergebnis vor Finanzergebnis

In Millionen	2003 US $	2003 €	2002 €
Operating Profit	7.163	**5.686**	6.854
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(1.096)	**(870)**	257
Operatives Beteiligungsergebnis	24	**19**	(497)
Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten	(106)	**(84)**	(153)
Ergebnis aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten und aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	(1.299)	**(1.031)**	(2.640)
Übriges nicht operatives Ergebnis	(388)	**(308)**	(102)
Ergebnis vor Finanzergebnis	4.298	**3.412**	3.719

Überleitung vom Operating Profit zum Ergebnis vor Finanzergebnis. Der »Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen« ergibt sich in Summe aus den Aufwendungen für die Aufzinsung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen, 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. Die signifikante Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte primär aus rückläufigen erwarteten Erträgen der ausgegliederten Fondsvermögen infolge einer Absenkung der Renditeprämissen für die Fondsvermögen.

Das »Operative Beteiligungsergebnis« beinhaltet die Ergebnisbeiträge unserer operativen Beteiligungen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis auszuweisen sind. Diese werden mit ihren operativen Vorsteuerergebnissen dem Operating Profit des jeweiligen Geschäftsfelds zugeordnet. Im Jahr 2003 ergab sich hieraus ein insgesamt negativer Beitrag zum Operating Profit von € 19 Mio. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr war im Wesentlichen durch das negative Ergebnis der at equity bilanzierten Beteiligung an Mitsubishi Motors sowie den rückläufigen Ergebnisbeitrag von EADS begründet.

Im »Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten« wird das operative Ergebnis der MTU Aero Engines Gruppe ausgewiesen, das in der Gewinn- und Verlustrechnung im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten ist.

Das »Ergebnis aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten und aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern« zeigt Gewinne aus der Veräußerung operativ geführter Minderheitsbeteiligungen, die dem Operating Profit des entsprechenden Geschäftsfelds zugeordnet wurden und in der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis auszuweisen sind. Darüber hinaus wurde im Jahr 2003 der Vorsteuer-Ertrag aus der Veräußerung der MTU Aero Engines Gruppe von € 1,0 Mrd. diesem Posten zugeordnet.

Im übrigen nicht operativen Ergebnis sind Erträge bzw. Aufwendungen enthalten, die nicht das operative Geschäft betreffen. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr war fast ausschließlich durch den Vergleich einer konsolidierten Sammelklage bedingt, die im Zusammenhang mit dem Unternehmenszusammenschluss von Daimler-Benz und Chrysler zur DaimlerChrysler AG anhängig war. In diesem Zusammenhang wurde im abgelaufenen Jahr ein Aufwand in Höhe von $ 300 Mio. im Konzernabschluss berücksichtigt. DaimlerChrysler verfügt über einschlägigen Versicherungsschutz mit einer Deckungssumme von insgesamt bis zu € 200 Mio. und strebt in dieser Größenordnung eine Erstattung der Vergleichszahlung an. Die Erstattungsleistung wird im Konzernabschluss in der Periode erfolgswirksam berücksichtigt, in welcher sie gewährt wird.

Überleitung vom Operating Profit der Geschäftsfelder zum Ergebnis vor Finanzergebnis

In Millionen €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutzfahrzeuge	Dienstleistungen	Übrige Aktivitäten	Summen der Geschäftsfelder	Eliminierungen	Daimler-Chrysler-Konzern
2003								
Operating Profit (Loss)	3.126	(506)	855	1.240	1.285	6.000	(314)	5.686
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(136)	(561)	(128)	(5)	(40)	(870)	–	(870)
Operatives Beteiligungsergebnis	(116)	60	(106)	325	(302)	(139)	158	19
Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten	–	–	–	–	(84)	(84)	–	(84)
Ergebnis aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten und aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	–	–	–	–	(1.031)	(1.031)	–	(1.031)
Übriges nicht operatives Ergebnis	–	(32)	(9)	(17)	(250)	(308)	–	(308)
Ergebnis vor Finanzergebnis	2.874	(1.039)	612	1.543	(422)	3.568	(156)	3.412
2002								
Operating Profit (Loss)	3.020	609	(343)	3.060	903	7.249	(395)	6.854
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(15)	369	(52)	(5)	(40)	257	–	257
Operatives Beteiligungsergebnis	(64)	40	(15)	183	(798)	(654)	157	(497)
Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten	–	–	–	–	(153)	(153)	–	(153)
Ergebnis aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten und aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	–	–	–	(2.484)	(156)	(2.640)	–	(2.640)
Übriges nicht operatives Ergebnis	16	(57)	(11)	(59)	(1)	(112)	10	(102)
Ergebnis vor Finanzergebnis	2.957	961	(421)	695	(245)	3.947	(228)	3.719

Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts der EADS und hohe Veräußerungsgewinne im Vorjahr ursächlich für den Rückgang im Finanzergebnis. Das Finanzergebnis belief sich im abgelaufenen Jahr auf - € 2,8 Mrd. gegenüber € 2,2 Mrd. im Jahr 2002. Im Jahr 2002 haben insbesondere die Erträge von zusammen € 2,6 Mrd. aus der Veräußerung der Beteiligungen an T-Systems ITS und Conti Temic microelectronic das Beteiligungsergebnis positiv beeinflusst. Ohne Berücksichtigung dieser Veräußerungserträge im Vorjahr war der erhebliche Rückgang des Finanzergebnisses mit € 2,0 Mrd. auf die Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts der EADS auf den Börsenwert zum 30. September 2003 zurückzuführen. Darüber hinaus wirkten sich das anteilige negative Ergebnis von Mitsubishi Motors (2003: - € 0,3 Mrd.; 2002: - € 0,1 Mrd.) sowie der rückläufige Ergebnisbeitrag der at equity bilanzierten Beteiligung an EADS (2003: € 0,1 Mrd.; 2002: € 0,3 Mrd.) auf den Rückgang des Beteiligungsergebnisses aus. Das Zinsergebnis sowie auch das übrige Finanzergebnis lagen zusammen mit - € 0,4 Mrd. auf dem Niveau des Vorjahres.

Ertragsteuern. Im Jahr 2003 ergab sich aus den »Steuern vom Einkommen und vom Ertrag« ein Aufwand von € 1,0 (i. V. € 1,1) Mrd.

Bezogen auf das Ergebnis vor Ertragsteuern in Höhe von € 0,6 (i. V. € 5,9) Mrd. ergibt sich somit eine Steuerquote von 164,3% nach 18,8% im Vorjahr. Die sehr hohe Steuerquote im Jahr 2003 ist im Wesentlichen durch die steuerlich nicht ansetzbare Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts der EADS bedingt. In Kombination mit dem sehr geringen Ergebnis vor Steuern im Jahr 2003 wirkte sich diese Abschreibung stark erhöhend auf die Steuerquote aus. Darüber hinaus war die Steuerquote im Jahr 2003 durch steuerlich nicht ansetzbare Verluste der at equity einbezogenen Beteiligungen negativ beeinflusst. Positiv wirkten Steuererträge aus noch nicht endgültig veranlagten Jahren. Im Steueraufwand des Jahres 2003 in Höhe von € 1,0 Mrd. ist ein Steuerertrag einschließlich Zinsen von zusammen € 0,6 Mrd. enthalten, der sich aufgrund einer Einigung mit der US-amerikanischen Steuerbehörde im Jahr 2003 ergab.

Diese Vereinbarungen umfassen einzelne steuerliche Fragen der bislang noch offenen Veranlagungsjahre 1986 bis 1998. Gegenläufig ist im Jahr 2003 ein Steueraufwand einschließlich Zinsen von zusammen € 0,3 Mrd. für den inländischen Organkreis enthalten, der sich im Wesentlichen aus der fortschreitenden steuerlichen Prüfung der Veranlagungsjahre 1994 bis 1998 ergab.

Die niedrige Steuerquote im Vorjahr war im Wesentlichen auf die steuerfreien Veräußerungen der Anteile an T-Systems ITS und an Conti Temic microelectronic zurückzuführen.

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

Rückgang des Konzern-Jahresüberschusses. DaimlerChrysler schloss das Geschäftsjahr 2003 mit einem Konzern-Jahresüberschuss von € 0,4 Mrd. gegenüber € 4,7 Mrd. im Vorjahr ab. Auf Basis des ausgewiesenen Jahresüberschusses ergab sich ein Gewinn je Aktie von € 0,44 (i. V. € 4,68).

Im Zusammenhang mit dem Verkauf der MTU Aero Engines Gruppe wurde das Jahresergebnis dieses Geschäftsbereichs entsprechend den Regelungen des US-amerikanischen Rechnungslegungsstandards SFAS 144 im »Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten« ausgewiesen. Der aus dem Verkauf resultierende Veräußerungsertrag von € 0,9 Mrd. nach Steuern ist in der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2003 in der separaten Zeile »Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten« dargestellt.

Aus der erstmaligen Anwendung der neuen Konsolidierungsvorschriften des FIN 46R zum 31. Dezember 2003 auf sogenannte »Special Purpose Entities« wurde ein Aufwand von € 30 Mio. als kumulativer Effekt aus der Änderung von Bilanzierungsvorschriften in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Im Vorjahr resultierten aus der Erstanwendung des US-amerikanischen Rechnungslegungsstandards SFAS 142 und der damit einhergehenden Methodenänderung bei der Bilanzierung von Geschäftswerten Aufwendungen von € 159 Mio. Die beiden Ergebniseffekte wurden in einer separaten Zeile in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als »Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142« ausgewiesen.

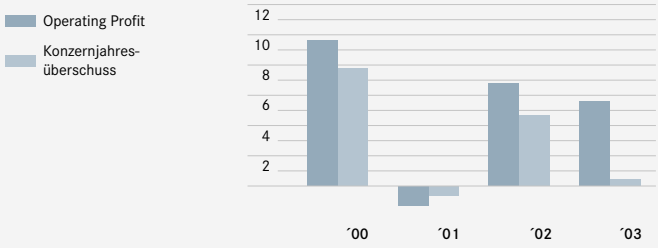
Die Veränderung des Konzern-Jahresüberschusses um € 4,3 Mrd. gegenüber dem Vorjahr war auf drei wesentliche Einflussfaktoren zurückzuführen. Zum einen hat die Veräußerung der MTU Aero Engines Gruppe (+ € 0,9 Mrd.) und die Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts der EADS (- € 2,0 Mrd.) das Konzernergebnis im abgelaufenen Jahr mit - € 1,1 Mrd. beeinflusst. Zum anderen waren im Vorjahr Gewinne aus der Veräußerung der Beteiligungen an T-Systems ITS und Conti Temic microelectonic in Höhe von € 2,6 Mrd. enthalten.

Diese drei genannten Einflussfaktoren der Jahre 2003 und 2002 hatten einen Effekt auf den Gewinn je Aktie von - € 1,06 im Jahr 2003 und € 2,61 im Jahr 2002.

Ausschüttung von € 1,50 pro Aktie. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der am 7. April 2004 stattfindenden Hauptversammlung vor, den nach Entnahme aus den Gewinnrücklagen von € 1,6 Mrd. entstandenen handelsrechtlichen Bilanzgewinn der DaimlerChrysler AG von € 1,5 Mrd. bzw. € 1,50 je Aktie an die Aktionäre auszuschütten. Im Vorjahr wurden vom Bilanzgewinn ebenfalls € 1,5 Mrd. bzw. € 1,50 je Aktie an die Aktionäre ausgeschüttet; der verbliebene Betrag von € 1,65 Mrd. vom Jahresüberschuss 2002 wurde in die Gewinnrücklagen eingestellt.

Ergebnisentwicklung

in Milliarden €



2. Steuerungsinstrumente

Steuerungsinstrumente der Unternehmensführung. Das im DaimlerChrysler-Konzern implementierte Steuerungsinstrumentarium ermöglicht eine Dezentralisierung von Verantwortung auf Geschäftsfeld- und Geschäftsbereichsebene und erhöht gleichzeitig die bereichsübergreifende Transparenz. Darüber hinaus fördern die eingesetzten Steuerungsinstrumente eine Investitionssteuerung auf Basis von Kapitalmarktkriterien innerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns.

Zu Steuerungszwecken unterscheidet DaimlerChrysler zwischen der Konzernebene und der operativen Ebene der Geschäftsfelder und -bereiche. Der Wertbeitrag stellt dabei ein Element des Steuerungssystems auf beiden Ebenen dar. Auf Konzernebene wird aus der kapitalmarktorientierten Nachsteuer-Ergebnisgröße Net Operating Income abzüglich der durchschnittlichen Kapitalkosten der Wertbeitrag des Konzerns ermittelt. Zur Berechnung der Konzern-Renditekennziffer Return on Net Assets (RONA) wird das Net Operating Income zu dem im Konzern eingesetzten Kapital in Beziehung gesetzt. Daraus wird ersichtlich, in welchem Umfang der DaimlerChrysler-Konzern insgesamt den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft.

Der Verzinsungsanspruch und damit die durchschnittlichen Kapitalkosten des Konzerns werden aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für das investierte Eigen- und Fremdkapital erwarten. Dabei werden die Eigenkapitalkosten entsprechend dem Capital Asset Pricing-Modell vom Zinssatz für langfristige, risikofreie Wertpapiere (z. B. Staatsanleihen, festverzinsliche Rentenpapiere) zuzüglich einer Risikoprämie für Anlagen in Aktien bestimmt. Die Fremdkapitalkosten werden aus dem Verzinsungsanspruch für eingegangene Verpflichtungen des Unternehmens mit den Fremdkapitalgebern abgeleitet. Aufgrund des im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Zinsniveaus an den Kapitalmärkten hätte der Kapitalkostensatz gesenkt werden können. In der Erwartung, dass sich die Zinssätze in absehbarer Zeit wieder den langjährigen Durchschnitten annähern werden, wurde aus Gründen der Kontinuität in der Steuerung der operativen Einheiten der Konzernkapitalkostensatz in Höhe von 8% nach Steuern beibehalten, obgleich der Wertbeitrag dadurch zu niedrig ausgewiesen wird.

Auf der Ebene der industriell tätigen Geschäftsfelder und -bereiche wird mit dem Operating Profit eine Ergebnisgröße vor Zinsen und Steuern eingesetzt. Diese bildet den Verantwortungsbereich des operativen Managements zutreffender ab als eine Nachsteuer-Ergebnisgröße. Als Kapitalbasis dienen auch hier die Net Assets, also die Aktiva abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten. Der Mindestverzinsungsanspruch für die industriell tätigen Gesellschaften beträgt wie im Vorjahr unverändert 13% vor Steuern. Für den Finanzdienstleistungsbereich wird die Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals (Return on Equity) als Steuerungsmaßstab herangezogen. Hierfür wurde ein anzustrebender Mindestverzinsungsanspruch von unverändert 14% (vor Steuern) ermittelt.

Da es sich bei allen genannten Verzinsungsansprüchen um Mindestrenditeziele handelt, besteht allerdings der Anspruch an die Geschäftsfelder und -bereiche, diese Mindestanforderung wesentlich zu übertreffen. Der Zielanspruch wird dabei jeweils aus Benchmarks mit den besten vergleichbaren Unternehmen abgeleitet.

Entwicklung der Kapitalrenditen. Das Net Operating Income, das aus dem Konzern-Jahresüberschuss abgeleitet wird, belief sich im Berichtsjahr auf € 1,5 (i. V. € 5,7) Mrd. In Verbindung mit einer Minderung der Net Assets um € 5,4 auf € 60,0 Mrd. im Jahresdurchschnitt, führte dies zu einem Return on Net Assets für den DaimlerChrysler-Konzern von 2,4% nach Steuern (i. V. 8,8%). Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group hat den Mindestverzinsungsanspruch von 13% vor Steuern deutlich übertroffen. Aufgrund des anhaltend intensiven Wettbewerbs auf dem US-amerikanischen Markt erreichte die Chrysler Group den Konzern-Mindestverzinsungsanspruch nicht. Der RONA betrug hier -4,4 (i. V. 3,1)%. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge haben sich Fortschritte bei der Umsetzung der Effizienzsteigerungsprogramme und der Wegfall von Aufwendungen für Strukturmaßnahmen im Vergleich zum Vorjahr positiv ausgewirkt. Mit einem Return on Net Assets von 10,6 (i. V. -4,0)% konnte der Mindestverzinsungsanspruch jedoch im abgelaufenen Geschäftsjahr noch nicht erreicht werden. Die signifikante Ergebnisverbesserung bei Financial Services führte zu einem deutlichen Anstieg des Return on Equity. Mit 17,7 (i. V. 6,5)% konnte der Mindestverzinsungsanspruch übertroffen werden.

Das rückläufige Konzernergebnis führte trotz geringerer durchschnittlicher Net Assets zu einem Rückgang der Kapitalrendite auf Konzernebene. Der Return on Net Assets erreichte im Berichtsjahr im DaimlerChrysler Konzern 2,4 (i. V. 8,8)%. Der Wertbeitrag, berechnet auf Basis eines Kapitalkostensatzes von 8% nach Steuern, betrug - € 3,3 (i. V. € 0,5) Mrd.

Entwicklung der Kapitalrenditen

	2003	2002	2003	2002
	(Jahresdurchschnitt in Mrd. €)		%	%
		Net Assets		Return on Net Assets
DaimlerChrysler-Konzern, nach Steuern	**60,0**	65,4	**2,4**	8,8
Industriegeschäfte, vor Zinsen und Steuern	**37,8**	46,9	**11,1**	13,3
Mercedes Car Group	**12,8**	12,1	**24,3**	25,0
Chrysler Group	**11,6**	19,5	**(4,4)**	3,1
Nutzfahrzeuge	**8,1**	8,5	**10,6**	(4,0)
Dienstleistungen [1]	**-**	1,1	**-**	226,3
Übrige Aktivitäten [2]	**5,3**	5,7	**26,2**	18,8
		Eigenkapital		Return on Equity [3]
Financial Services	**8,4**	9,3	**17,7**	6,5

1 Die Beteiligung an T-Systems ITS wurde infolge des Verkaufs der Anteile an die Deutsche Telekom nur bis zum 31. März 2002 berücksichtigt. Aufgrund der Veräußerung dieses Geschäftsbereichs im Jahr 2002 sind die Werte nicht mit dem Vorjahr vergleichbar.
2 Aufgrund der Veräußerung der Anteile an Conti Temic microelectronic (zum 1. April 2002) und des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines (zum 31. Dezember 2003) sind die Werte nicht mit dem Vorjahr vergleichbar. Die Beteiligung an Conti Temic microelectronic war bis zur Veräußerung zum 1. April 2002 at equity berücksichtigt.
3 Vor Steuern.

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

Net Assets [1]
(Nettovermögen) des DaimlerChrysler-Konzerns

	2003	2002
In Millionen	**€**	**€**
Eigenkapital [2]	**31.913**	33.655
Anteile in Fremdbesitz	**470**	432
Finanzverbindlichkeiten des industriellen Bereichs	**11.779**	12.372
Pensionsrückstellungen des industriellen Bereichs	**13.416**	15.864
Net assets (Nettovermögen)	**57.578**	62.323

1 Jahresendwerte; Jahresdurchschnitt: € 60,0 (i.V. € 65,4) Mrd.
2 Bereinigt um die Auswirkungen aus der Anwendung von SFAS 133.

Überleitung zum Net Operating Income

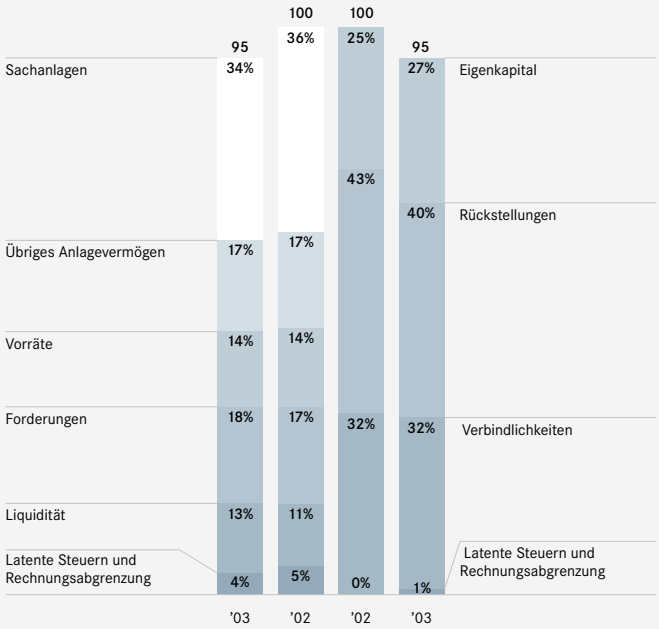
	2003	2002
In Millionen	**€**	**€**
Konzernergebnis	**448**	4.718
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	**35**	15
Zinsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	**377**	469
Zinsanteil am Altersversorgungsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	**607**	534
Net Operating Income	**1.467**	5.736

Bilanzstruktur

in Milliarden €

Bilanzstruktur Industriegeschäft

in Milliarden €



3. Vermögens- und Finanzlage

Bilanzsumme leicht zurückgegangen. Die Bilanzsumme des Konzerns verminderte sich im Vergleich zum Vorjahr leicht um 5% auf € 178,3 Mrd. Der Rückgang war im Wesentlichen auf Wechselkurseffekte aus der Aufwertung des Euro gegenüber dem US Dollar zurückzuführen. So waren die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten unserer US-amerikanischen Konzerngesellschaften zum 31. Dezember 2003 mit einem Wechselkurs von € 1 = $ 1,2630 (i. V. € 1 = $ 1,0487) umzurechnen. Dies führte zu entsprechend niedrigeren Bilanzständen in Euro. Vom Rückgang der Konzernbilanzsumme sind insgesamt € 17,3 Mrd. auf Währungsumrechnungseffekte zurückzuführen. Bereinigt ergab sich ein Anstieg um € 8,2 Mrd., der aus der Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts im Geschäftsfeld Dienstleistungen resultierte.

Auf der Aktivseite nahmen die Sachanlagen im Berichtsjahr um 9% auf € 32,9 Mrd. ab. Der Rückgang war im Wesentlichen auf Wechselkurseffekte zurückzuführen, gegenläufig wirkten Erweiterungsinvestitionen vor allem bei der Mercedes Car Group.

Die Finanzanlagen verringerten sich geringfügig auf € 8,8 Mrd. Dem Beteiligungserwerb an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (€ 0,8 Mrd.) stand ein niedrigerer Beteiligungsbuchwert an EADS (- € 0,8 Mrd.) gegenüber. Der Buchwert der at equity bewerteten Beteiligung an EADS wurde dabei wesentlich durch eine Abschreibung in Höhe von € 2,0 Mrd. beeinflusst.

Der Rückgang der Vermieteten Gegenstände um € 3,9 Mrd. (14%) auf € 24,4 Mrd. war überwiegend durch die geänderten Wechselkursparitäten bedingt. Darüber hinaus führten die seit 2001 angebotenen Finanzierungsprogramme zu einer weiteren Verschiebung von operating-lease-Verträgen zu Absatzfinanzierungsverträgen, die unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen werden.

Die Vorräte – abzüglich der erhaltenen Anzahlungen – verminderten sich gegenüber dem Vorjahr und erreichten einen Bilanzwert von € 15,0 (i. V. € 15,6) Mrd. Der Rückgang entfiel im Wesentlichen auf Währungseffekte.

Aus dem Anstieg von Absatzfinanzierungsverträgen resultierten im Berichtsjahr um € 0,6 Mrd. höhere Forderungen aus Finanzdienstleistungen von € 52,6 Mrd. Bereinigt um Währungseinflüsse hätte sich ein Anstieg von 12% ergeben. Die im Jahr 2003 durchgeführten Forderungsverkäufe (Asset Backed Securities, ABS-Maßnahmen) waren umrechnungsbedingt etwas geringer als im Vorjahr. Insgesamt machte das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft € 77,0 Mrd. und damit 43% der gesamten Aktiva aus.

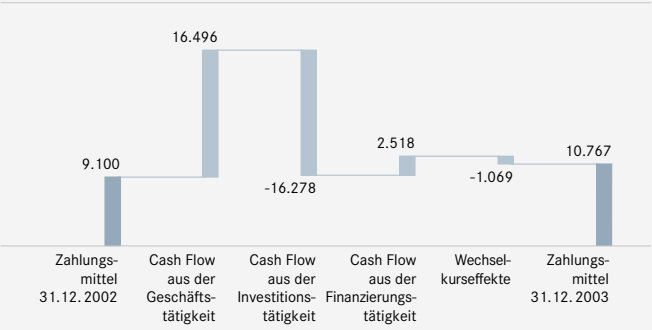
Die Verminderung der Übrigen Forderungen – einschließlich der Sonstigen Vermögensgegenstände – auf € 15,8 (i. V. € 17,6) Mrd. resultierte hauptsächlich aus geringeren Steuererstattungsansprüchen und geringeren Marktwerten aus zurückbehaltenen Anteilen an verkauften Forderungen durch das rückläufige ABS-Portfolio.

Der Bestand an liquiden Mitteln stieg um 15% auf € 14,3 Mrd. und entfällt mit € 11,0 Mrd. auf Zahlungsmittel und mit € 3,3 Mrd. auf Wertpapiere. Die liquiden Mittel unterliegen im Konzern einer aktiven Steuerung zur Sicherstellung einer Konzern-Mindestliquidität.

Auf der Passivseite verminderte sich das Konzerneigenkapital leicht auf € 34,5 (i. V. € 35,0) Mrd. Der Rückgang war insbesondere durch Wechselkurseffekte und die für das Geschäftsjahr 2002 ausgeschüttete Dividende (€ 1,5 Mrd.) bedingt. Gegenläufig wirkten sich die erfolgsneutral zu berücksichtigende Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten und available-for-sale-Wertpapieren, die reduzierte Unterdeckung der Pensionsverpflichtungen sowie das Konzernergebnis erhöhend auf das Eigenkapital aus. Die Eigenkapitalquote, bereinigt um die vorgeschlagene Dividendenzahlung für das Jahr 2003 (€ 1,5 Mrd.), wies einen Anstieg um 0,6%-Punkte auf 18,5 (i. V. 17,9)% auf. Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 26,1 (i. V. 24,9)%.

Veränderung der Zahlungsmittel

in Millionen €



Der Bilanzansatz der Rückstellungen sank um € 4,5 Mrd. auf € 39,2 Mrd. Die Entwicklung ist im Wesentlichen auf geänderte Wechselkursparitäten zurückzuführen. Der wechselkursbereinigte Anstieg resultierte hauptsächlich aus Zuführungen zu Rückstellungen für Verkaufsförderungsmaßnahmen sowie zu Rückstellungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen in den USA. Die Zuführung zu Rückstellungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen wurde insbesondere infolge höherer angenommener Kostensteigerungen notwendig. Aufgrund der positiven Entwicklung der Kapitalmärkte und durch Zuwendungen von DaimlerChrysler stieg das Vermögen der Pensionsfonds im Geschäftsjahr deutlich an. Trotz der weiteren Absenkung der Abzinsungsfaktoren reduzierten sich daher die im Zusammenhang mit der Unterdeckung der Pensionsverpflichtungen erforderlichen Rückstellungen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die Übrigen Verbindlichkeiten verminderten sich leicht um € 0,6 Mrd. auf € 20,4 Mrd. Währungsbereinigt nahmen in den Geschäftsfeldern Mercedes Car Group und Chrysler Group die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu. Gegenläufig wirkten die Effekte aus der Währungsumrechnung mit € 2,0 Mrd.

Die Finanzverbindlichkeiten des Konzerns beliefen sich zum Bilanzstichtag auf € 75,7 (i. V. € 79,3) Mrd. Sie dienen primär der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Der Rückgang der Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Vorjahr war überwiegend auf Wechselkurseffekte in Höhe von € 7,1 Mrd. zurückzuführen. Gegenläufig wirkte insbesondere der Aufbau der Liquidität.

Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen. Zum Ende des Jahres 2003 waren die Pensionsverpflichtungen des DaimlerChrysler-Konzerns von € 32,1 Mrd. durch Fondsvermögen in Höhe von € 26,3 Mrd., nach Zuwendungen im abgelaufenen Jahr von € 2,1 Mrd., gedeckt. Dies führte zu einem Finanzierungsstatus von - € 5,8 (i. V. - € 8,4) Mrd. Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus der sehr guten Performance der Aktienmärkte im Jahr 2003. Die tatsächlichen Renditen der in- und ausländischen Fondsvermögen des Konzerns betrugen in 2003 14,6% bzw. 23,0% (i. V. -15,5% bzw. -8,8%). Unter Berücksichtigung der bilanzierten Pensionsrückstellungen in Höhe von € 5,0 Mrd. betrug die Unterdeckung der Pensionsverpflichtungen Ende 2003 insgesamt lediglich - € 0,8 (i. V. - € 1,0) Mrd.

Kapitalflussrechnung auch in 2003 durch Beteiligungserwerbe und -verkäufe beeinflusst. Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit lag im Jahr 2003 mit € 16,5 Mrd. unter der Höhe des Vorjahres (€ 18,0 Mrd.). Der Rückgang war unter anderem auf Wechselkurseffekte infolge des schwächeren US Dollar zurückzuführen, wodurch die in Euro umgerechneten Mittelzuflüsse der amerikanischen Gesellschaften geringer als im Vorjahr waren. Darüber hinaus ergaben sich auch negative Effekte bedingt durch die im Jahr 2003 geleisteten Ertragsteuerzahlungen, wohingegen im Vorjahr insgesamt Steuererstattungen, vor allem in Nordamerika, zu verzeichnen waren. Die im Finanzdienstleistungsgeschäft stattgefundene Verschiebung von operating-lease-Verträgen hin zu Absatzfinanzierungsverträgen führte ebenfalls zu einem geringeren Mittelzufluss aus der Geschäftstätigkeit. Dies ist dadurch bedingt, dass bei Finanzierungsleasingverträgen lediglich der Zinsanteil der Leasingrate im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit abgebildet wird, während der Tilgungsanteil innerhalb der Investitionstätigkeit Berücksichtigung findet. Bei operate-lease-Verträgen wird hingegen die gesamte Leasingrate in der Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Die positiven Effekte im Working Capital, insbesondere bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aufgrund des zum Jahresende höheren Produktionsniveaus, waren nicht ausreichend, die oben beschriebenen negativen Einflüsse auszugleichen. Die von DaimlerChrysler an die Fonds für Altersversorgung und Gesundheitsfürsorge geleisteten Zuwendungen (netto) waren mit € 1,4 Mrd. gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.

Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ist im Berichtszeitraum um € 3,3 Mrd. auf € 16,3 Mrd. gestiegen. Im Vorjahr waren hierin die Erlöse aus der Veräußerung der Anteile an T-Systems ITS enthalten. Diesen Erlösen des Vorjahres standen im Jahr 2003 nahezu ausgeglichene Zahlungen für Beteiligungserwerbe und Erlöse aus Unternehmensverkäufen gegenüber. Die wesentlichen Transaktionen im Jahr 2003 waren hierbei der Erwerb von 43% der Anteile an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation sowie der Verkauf der MTU Aero Engines Gruppe. Die rückläufigen Mittelabflüsse für den Erwerb von Sachanlagen waren in hohem Maß durch Wechselkurseinflüsse bedingt. Bereinigt um diese waren die Investitionen für Sachanlagen auf Vorjahreshöhe. Im Finanzdienstleistungsgeschäft verminderte sich der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit um € 0,9 Mrd. auf € 10,4 Mrd. Hier wirkten sich hauptsächlich die um € 3,3 Mrd. geringeren Nettozuwächse bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen aus, denen, in allerdings geringerem Umfang, niedrigere Erlöse aus dem Verkauf vermieteter Gegenstände gegenüberstanden.

Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit war im Geschäftsjahr 2003 durch die Aufnahme (netto) von Finanzverbindlichkeiten und die Auszahlung der Dividende von € 1,5 Mrd. geprägt. Insgesamt hat sich ein Mittelzufluss von € 2,5 Mrd. ergeben (i. V. Mittelabfluss von € 5,5 Mrd.). Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf den höheren Cash Flow aus der Investitionstätigkeit und die dadurch erhöhten Refinanzierungsbedarfe zurückzuführen.

Als Summe der einzelnen Cash Flows erhöhte sich, unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten, der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten gegenüber dem 31. Dezember 2002 um € 1,7 Mrd. auf € 10,8 Mrd.

Die gesamte Liquidität, zu der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, stieg von € 12,4 Mrd. auf € 14,3 Mrd.

Die Refinanzierung im DaimlerChrysler-Konzern. Der Geschäftsverlauf der Finanzdienstleistungsaktivitäten bestimmte auch im Berichtsjahr die Refinanzierungsaktivitäten des DaimlerChrysler-Konzerns. Zur Deckung des im Vergleich zum Vorjahr relativ geringen zusätzlichen Finanzmittelbedarfs und zur Refinanzierung fällig gewordener Mittel nutzte DaimlerChrysler erneut das breite Spektrum von Geld- und Kapitalmarktinstrumenten über das weltweite Netz der Regionalholding- und Finanzierungsgesellschaften.

Im Jahr 2003 verstärkte der Konzern neben der Begebung von Globalanleihen in US Dollar sowie Benchmark-Anleihen in Euro auch die Finanzierungsaktivitäten in asiatischen Währungen. Durch die erstmalige Begebung einer Thai-Baht Anleihe in Thailand sowie durch Transaktionen in Singapore-Dollar und Japanischen Yen konnte DaimlerChrysler neue Investorenkreise erschließen. Ferner wurden kleinere Transaktionen im Rahmen der Medium Term Note Programme in Form von öffentlichen Anleihen und Privatplatzierungen international emittiert. Darüber hinaus ist die Verbriefung von Forderungen des Finanzdienstleistungsbereichs, insbesondere in den USA, kontinuierlich zur Refinanzierung des Konzerns genutzt worden.

Im Mai 2003 restrukturierte DaimlerChrysler zwei der drei Tranchen der insgesamt $ 18 Mrd. syndizierten globalen Kreditfazilität. Die ehemals fünfjährige Tranche der DaimlerChrysler North America Holding über $ 6 Mrd. mit einer Laufzeit bis Juli 2004 wurde in eine 364-Tage Linie über ebenfalls $ 6 Mrd. umgewandelt. Nach Ablauf der 364 Tage erlaubt eine einjährige »Term-Out-Option« zusätzlich Ziehungen unter dieser Linie für ein weiteres Jahr. Die ursprünglich zweijährige Tranche der DaimlerChrysler AG und möglicher weiterer europäischer Kreditnehmer des Konzerns über $ 7 Mrd. mit einer Laufzeit bis Juni 2003 wurde in eine 5-Jahres Linie über wiederum $ 7 Mrd. umgewandelt.

4. Risikobericht

Integriertes Risikomanagementsystem. Die Geschäftsfelder und -bereiche des DaimlerChrysler-Konzerns 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 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 und steht in Einklang mit den Corporate Governance Grundsätzen des Konzerns. Das Risikomanagementsystem ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in allen relevanten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen. Es 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, in der Regel hinsichtlich der Auswirkung auf den Operating Profit, bewertet. Hierbei kommt der dezentralen Verantwortung eine hohe Bedeutung zu. 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 in ihrer Entwicklung überwacht. Neben der Regelberichterstattung gibt es für unerwartet auftretende Risiken eine konzerninterne Ad-hoc-Berichterstattung. Das zentrale Risikomanagement berichtet regelmäßig über Risiken an Vorstand und Aufsichtsrat.

Das Risikomanagementsystem des DaimlerChrysler-Konzerns ermöglicht es der Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen und gegensteuernde Maßnahmen einzuleiten. Die Einhaltung der konzerneinheitlichen Richtlinien, wie sie im Risikomanagement-Handbuch definiert sind, wird durch die interne Revision überprüft. Daneben prüfen Abschlussprüfer das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, Entwicklungen, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können, frühzeitig zu erkennen.

Gesamtwirtschaftliche Risiken. Nachdem die erste Hälfte des Berichtsjahres unter anderem bedingt durch die Irakkrise und die Lungenkrankheit SARS noch durch eine globale Verunsicherung bei Investoren und Konsumenten geprägt war, zeichnete sich danach eine moderate Konjunkturbelebung ab. Gleichzeitig wurde aber auch deutlich, dass die Weltwirtschaft immer noch anfällig für Störungen ist und sich die Vertrauenskrise noch nicht vollständig aufgelöst hat. Unsicherheit besteht auch darüber, wie stark der erwartete Konjunkturaufschwung im Jahr 2004, insbesondere in Westeuropa und Lateinamerika, tatsächlich ausfallen wird. Damit sind weiterhin ökonomisch bedingte Risiken für die Ergebnissituation von DaimlerChrysler vorhanden.

Die größten Risiken für die Weltwirtschaft sind in einer erneuten globalen Vertrauenskrise, die zum Beispiel durch terroristische Aktivitäten oder Aktienmarkteinbrüche ausgelöst werden könnte, sowie einem nachhaltigen Einbruch der Inlandsnachfrage in den USA zu sehen. Ein Einbruch der Inlandsnachfrage in den USA könnte unter anderem durch Kaufzurückhaltung der Verbraucher oder durch die Korrektur des immensen Leistungsbilanzdefizits in Verbindung mit einer drastischen Abwertung des US Dollar bedingt sein. Die ökonomisch enttäuschende Entwicklung der Europäischen Union, insbesondere auch in Deutschland, birgt aufgrund ihrer weiterhin vorhandenen strukturellen Ursachen und ihrer Bedeutung als Absatzmarkt ein beträchtliches Risikopotenzial. Ähnliches gilt für die japanische Wirtschaft, die sich im Jahr 2003 zwar wesentlich besser als erwartet entwickelte, ihre strukturellen Probleme aber keineswegs überwunden hat. Eine erneute Abschwächung der japanischen Konjunktur könnte nicht nur die Ergebnisentwicklung bei den wichtigen strategischen Allianzpartnern des Konzerns, Mitsubishi Motors Corporation und Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, erheblich belasten, sondern wegen der dann möglichen negativen Übertragungseffekte auf die asiatischen Schwellenländer zudem die strategischen Expansionspläne der Gruppe in diesen Regionen ungünstig beeinflussen.

Eine eventuelle Abkehr von multilateraler Handelsliberalisierung zugunsten eher nationaler Handelspraktiken würde Risiken beim Marktzugang bedeuten und damit die Globalisierungsstrategie des Konzerns erschweren.

Ein eher regional begrenztes Risikopotenzial würde sich aus nachhaltigen Krisen in einzelnen Schwellenländern ergeben. Von besonderer konzernstrategischer Relevanz wäre allerdings ein Wachstumseinbruch in China, dem bislang dynamischsten automobilen Zukunftsmarkt. Dies würde angesichts der Wirtschaftskraft sowie der stark gestiegenen internationalen Handels- und Investitionsverflechtung Chinas nicht nur durchgreifende Folgen auf den gesamten asiatischen Wirtschaftsraum haben, sondern auch spürbare Wachstumseinbußen für die Weltwirtschaft nach sich ziehen.

Branchen- und unternehmensspezifische Risiken. Eine anhaltend schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung und ein zurückhaltendes Konsumverhalten könnten auch die Automobilindustrie belasten. Hiervon betroffen wären hauptsächlich die Absatzregionen der Europäischen Union sowie des NAFTA-Raums. 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 der Verkaufsanreize, die auch den Druck auf das Preisniveau im Gebrauchtwagenmarkt nachhaltig erhöhten. Eine weiterhin schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung in den USA könnte dazu führen, dass auch in Zukunft absatzfördernde Finanzierungsangebote und Verkaufsanreize in ähnlicher oder sogar gesteigerter Form notwendig werden. Auch in Westeuropa wurden absatzfördernde Finanzierungsangebote und Verkaufsanreize zunehmend eingesetzt. Um diesem Trend zu begegnen, bietet DaimlerChrysler innovative Produkte und Dienstleistungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette an. Ergänzend wird den immer individuelleren Kundenbedürfnissen durch eine Ausweitung des Angebotsspektrums Rechnung getragen.

Rechtliche und politische Rahmenbedingungen sind weitere wesentliche Faktoren für den künftigen Geschäftserfolg von DaimlerChrysler. Entscheidenden Einfluss hierauf haben insbesondere die Emissions- und Verbrauchswertebestimmungen sowie die Entwicklung der Energiepreise. Der Konzern verfolgt die Rahmenbedingungen und versucht absehbare Anforderungen bereits im Produktentstehungsprozess zu antizipieren.

Der zentrale Erfolgsfaktor für DaimlerChrysler sind seine Produkte und eine darauf abgestimmte Dienstleistungspalette. Die Innovationskraft der Forschung und Entwicklung und die Erreichung wettbewerbsinduzierter Effizienzsteigerungen sind hierfür unabdingbar, während gleichzeitig die hohen Qualitätsansprüche zu wahren sind. Beschaffungsseitigen Risiken begegnet DaimlerChrysler durch gezielte Maßnahmen im Commodity und Supplier Risk Management. Produktionsrisiken sind angemessen abgesichert. Im Wettbewerb um qualifiziertes Fach- und Führungspersonal und unter Beachtung der strategischen Konzernausrichtung sind die Rekrutierung und Bindung von Mitarbeitern in ingenieursnahen Berufen sowie die Bereitschaft der Mitarbeiter für den Einsatz im asiatischen Raum von zentraler Bedeutung. Andere betriebliche Risiken, wie z. B. im Bereich der Informationstechnologie, sind von eher untergeordneter Bedeutung.

Das Dienstleistungsgeschäft von DaimlerChrysler umfasst im Wesentlichen die Finanzierung und das Leasing von Konzernprodukten, Versicherungen sowie Dienstleistungen im Bereich des Flottenmanagements und der Telematik. Die internationale Geschäftsausrichtung sowie die Kapitalbeschaffung sind mit Kredit-, Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken verbunden. Daimler-Chrysler begegnet diesen Risiken durch entsprechende Markt-analysen sowie den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Das durch die Vollbanklizenz der DaimlerChrysler Bank erweiterte Risikospektrum hat keine wesentlichen Auswirkungen auf den Gesamtkonzern.

Aus dem Engagement des DaimlerChrysler-Konzerns beim Aufbau eines elektronischen Mauterhebungssystems für bestimmte Nutzfahrzeuge ist der Konzern einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die sich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken könnten. Der Aufbau des Systems erfolgt durch die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH (»Toll Collect«), an der DaimlerChrysler zum Bilanzstichtag 45% der Anteile hielt und die at equity in den Konzernabschluss einbezogen wird. Risiken können im Wesentlichen aufgrund einer weiteren Verzögerung des Starttermins und der dann zusätzlich fälligen Vertragsstrafen sowie der entsprechenden Umsatzausfälle entstehen. Eine Vertragskündigung seitens des Bundesverkehrsministeriums könnte die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ebenfalls erheblich negativ beeinflussen. Zusätzliche Informationen zum geplanten Mautsystem sowie den damit verbundenen Risiken können den Anmerkungen 30 (Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche) und 31 (Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen) des Konzernanhangs entnommen werden.

Bezüglich der Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert der Konzern an den Risiken entsprechend seiner Beteiligungsquote. Diese betreffen im Falle der Beteiligung an der Mitsubishi Motors Corporation hauptsächlich Risiken im Falle ausbleibender Kapitalzuführungen durch die Anteilseigner sowie Absatzrisiken infolge der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Japan und im NAFTA-Raum. Bei EADS könnten ebenfalls Absatzausfälle durch eine verminderte Nachfrage der Fluggesellschaften wegen eines nachhaltig niedrigen Fluggastaufkommens entstehen.

Risiko-Transparenz im Währungs-, Asset- und Liability-Management. DaimlerChrysler ist Marktrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Diese Veränderungen können einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Der Konzern steuert diese Risiken vorwiegend im Rahmen seiner laufenden Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Volkswirtschaftliche Analysen und Marktinformationen fließen fortlaufend in den Risikomanagementprozess ein.

DaimlerChrysler besitzt nur noch in einem geringen Umfang Anlagen in Aktien. Das Aktienkursrisiko war seitdem und ist gegenwärtig unbedeutend, weshalb der Konzern auf den separaten Ausweis der Value-at-Risk-Werte verzichtet. Entsprechend dem internationalen Bankenstandard sind Wertpapiere, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden, nicht in der Bewertung des Aktienrisikos enthalten.

In geringem Umfang ist DaimlerChrysler dem Marktpreisrisiko aus dem Erwerb bestimmmter Commodities ausgesetzt. Bei Bedarf setzt DaimlerChrysler derivative Finanzinstrumente ein, um dieses Risiko zu minimieren. Das Risiko aus derivativen Rohstoffsicherungskontrakten ist für den Konzern unerheblich.

Marktwertsensitive Anlagen, wie zum Beispiel Anlagen in Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, die von den Pensionsfonds von DaimlerChrysler gehalten werden, sind nicht Bestandteil dieser quantitativen und qualitativen Betrachtung. Bezüglich weiterer Informationen zu den Pensionsfonds von DaimlerChrysler vergleiche Anmerkung 25a im Konzernanhang.

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 bei einer Wahrscheinlichkeit von 99% und einem Zeithorizont 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 Finanzinstrumente nicht zu spekulativen Zwecken eingesetzt.

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

Währungsmanagement. Aus der globalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten von DaimlerChrysler resultieren Lieferungs- und Zahlungsströme in unterschiedlichen Währungen, wobei gegenläufige Zahlungsströme in den einzelnen Währungen gegenübergestellt und aufgerechnet werden. Das Währungsexposure wird im Rahmen des zentralen Devisenmanagements regelmäßig erfasst und anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurserwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten abgesichert. Das bei den ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Euro-Zone gebundene Nettovermögen wird grundsätzlich nicht gegen Wechselkursschwankungen gesichert. In Ausnahmefällen werden jedoch bestimmte langfristige Investitionen gegen Währungsrisiken abgesichert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt als Value-at-Risk-Werte ermittelte mögliche Marktwertschwankungen für die derivativen Währungssicherungskontrakte in den Jahren 2003 und 2002. Die Berechnungen der Jahresdurchschnitte basieren auf den Zahlen zu den Quartalsenden.

Value-at-Risk

	31.12. 2003	Jahresdurchschnitt 2003	31.12. 2002	Jahresdurchschnitt 2002
In Millionen €				
Währungssicherungskontrakte [1]	**381**	**398**	236	304

1 Devisentermingeschäfte, Devisenswaps, Währungsoptionen.

Der Value-at-Risk der Währungssicherungskontrakte hat im Jahresdurchschnitt und zum Jahresende zugenommen, was hauptsächlich auf höhere Währungsvolatilitäten und einen höheren Bestand an Währungssicherungsgeschäften zurückzuführen ist.

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 nahezu die Hälfte 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. Auch bei der Chrysler Group sind die Transaktionsrisiken gering, da der überwiegende Teil der Umsätze und Kosten in US Dollar generiert wird.

Die aus den Transaktionsrisiken resultierenden Auswirkungen auf den Operating Profit des Jahres 2003 waren gegenüber dem Vorjahr aufgrund derivativer Kurssicherungsgeschäfte von untergeordneter Bedeutung. Sollte die gegenwärtige relative Stärke des Euro gegenüber den für DaimlerChrysler wichtigsten Währungen über einen längeren Zeitraum anhalten oder sich noch weiter verstärken, könnte dies, insbesondere ab dem Jahr 2005, einen negativen Effekt auf die Ertrags- und Finanzlage des Konzerns haben.

Asset- und Liability-Management. DaimlerChrysler benutzt eine Vielzahl von zinssensitiven Finanzinstrumenten, um den Erfordernissen der operativen und strategischen Liquiditätssteuerung gerecht zu werden. Der Finanzdienstleistungsbereich von DaimlerChrysler 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 Asset-Liability-Strukturen zu erreichen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt als Value-at-Risk-Werte ermittelte mögliche Marktwertschwankungen für die zinssensitiven Finanzinstrumente des DaimlerChrysler-Konzerns in den Jahren 2003 und 2002. Die Berechnungen der Jahresdurchschnitte basieren auf den Zahlen zu den Quartalsenden.

Value-at-Risk

In Millionen €	31.12. 2003	Jahresdurchschnitt 2003	31.12. 2002	Jahresdurchschnitt 2002
Zinssensitive Finanzinstrumente	**115**	**148**	157	185

Der Value-at-Risk der zinssensitiven Finanzinstrumente bei DaimlerChrysler hat sich im Durchschnitt und zum Jahresende 2003 aufgrund geringerer Volatilitäten und der Reduktion des Anteils der fristeninkongruenten Refinanzierung gegenüber den festverzinslichen Finanzierungs- und Leasingverträgen im Finanzdienstleistungsgeschäft verringert.

Ratings. Im Jahr 2003 hat DaimlerChrysler die Ratingagentur Fitch Ratings beauftragt, ein Lang- und Kurzfristrating für den Konzern zu ermitteln. DaimlerChrysler trug damit der Entwicklung Rechnung, dass sich Fitch Ratings in den letzten Jahren international neben Standard & Poor's und Moody's Investors Service als dritte große Ratingagentur etabliert hat. Die im Juli 2003 bekannt gegebenen Ersteinstufungen waren für das Langfristrating BBB+ mit stabilem Ausblick und F2 für das Kurzfristrating.

Insbesondere aufgrund der - aus Sicht von Standard & Poor's - verschlechterten Perspektiven für die Chrysler Group infolge des scharfen Wettbewerbs im US-amerikanischen Markt hat Standard & Poor's am 21. Oktober 2003 das Langfristrating von DaimlerChrysler von BBB+ auf BBB gesenkt, der Ausblick wurde auf negativ belassen. Das Kurzfristrating von A-2 wurde von Standard & Poor's bestätigt.

Das Langfristrating von Moody's Investors Service blieb im Jahr 2003 unverändert bei A3 mit negativem Ausblick; das Kurzfristrating wurde ebenfalls nicht verändert und blieb auf der Stufe P-2.

Darüber hinaus hat die kanadische Ratingagentur Dominion Bond Rating Service eine Langfristeinstufung von A- und eine Kurzfristeinstufung von R-1- für DaimlerChrysler vergeben.

Eine Herabstufung einzelner Ratings könnte zu steigenden Kapitalkosten führen.

Rechtliche Risiken. 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.

In mehreren gegen die DaimlerChrysler Corporation anhängigen Gerichtsverfahren werden angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen (u. a. Insassenrückhaltesysteme, Sitze, Bremsanlagen, Kugelgelenke und Kraftstoffanlagen) mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität (Überschlagneigung), falsche Pedalbedienung (plötzliche Beschleunigung), Bremsen-Getriebe-Schaltsperre oder Unfallsicherheit vorgebracht. Die teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachten Ansprüche reichen von der Reparatur bzw. dem Austausch der Fahrzeuge oder Schadenersatz für ihren angeblichen Wertverlust bis zu Schadenersatz wegen Körperverletzung. Sofern diesen Klagen stattgegeben würde, könnte sich hierdurch eine Verpflichtung für die DaimlerChrysler Corporation zur Leistung erheblicher Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstiger kostenintensiver Maßnahmen ergeben.

Drei Klagen, die als Sammelklagen deklariert wurden, sind bei verschiedenen US- und kanadischen Gerichten anhängig, in denen vorgebracht wird, dass die Lackierung von Chrysler-, Plymouth-, Jeep®- und Dodge-Fahrzeugen 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 Austausch sowie Erstattung der Rechtsanwaltsgebühren und -auslagen. Sieben andere Sammelklagen bezüglich Farbablösungen wurden abgewiesen.

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 2003. 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. Im Jahr 2001 hat DaimlerChrysler gemeinsam mit weiteren Automobilherstellern das Bundeskonkursgericht in Delaware, das auch das Konkursverfahren gegen den Automobilzulieferer Federal-Mogul Corporation beaufsichtigt, gebeten, alle bei Bundesgerichten in den Vereinigten Staaten anhängigen Verfahren gegen Federal-Mogul wegen asbesthaltiger Bremsen zusammenzufassen. DaimlerChrysler war der Ansicht, dass die Kosten und die Komplexität der Verteidigung dieser Einzelfälle durch eine Zusammenfassung verringert würden. Im Jahr 2002 entschied das Konkursgericht, dass es zu einer Zusammenfassung dieser Fälle nicht befugt sei. Diese Entscheidung wurde vom US-Berufungsgericht bestätigt. Das Oberste Bundesgericht der Vereinigten Staaten hat den von DaimlerChrysler gemeinsam mit anderen Herstellern gestellten Antrag auf Überprüfung dieser Entscheidung im Januar 2003 zurückgewiesen. 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.

Wie zuvor berichtet, hatte die Kartellabteilung des US-Justizministeriums (Regionalbüro New York) strafrechtliche Ermittlungen im Zusammenhang mit den Vorwürfen eingeleitet, welche im Rahmen einer im Jahre 2002 beim US-Bezirksgericht für den Bezirk New Jersey eingereichten Klage gegen die DaimlerChrysler-Tochtergesellschaft Mercedes-Benz USA, LLC (»MBUSA«) und deren hundertprozentige Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Manhattan, Inc. erhoben worden sind. Das Justizministerium hat diese Unternehmen im dritten Quartal 2003 darüber informiert, dass es die Ermittlungen abgeschlossen hat und keine weiteren Maßnahmen ergreifen wird. In der Klage, die im Jahr 2003 als Sammelklage bestätigt wurde, wird geltend gemacht, dass sich diese Unternehmen an einer unzulässigen Preisabsprache zwischen Mercedes-Benz-Händlern beteiligt haben. MBUSA und Mercedes-Benz Manhattan werden sich diesbezüglich auch weiterhin energisch zur Wehr setzen.

Wie bereits zuvor berichtet, erhielt DaimlerChrysler am 1. April 1999 von der Europäischen Kommission »Beschwerdepunkte«, in denen dem Konzern die Verletzung der EG-Wettbewerbsregeln durch Behinderung des grenzüberschreitenden Absatzes von Mercedes-Benz-Personenkraftwagen an Endverbraucher im Europäischen Wirtschaftsraum vorgeworfen wurde. Im Oktober 2001 erließ die Europäische Kommission gegen DaimlerChrysler eine Entscheidung, mit der eine Geldbuße in Höhe von ca. € 72 Mio. verhängt wurde. Die von DaimlerChrysler gegen die Entscheidung erhobene Klage ist beim Europäischen Gerichtshof anhängig.

Wie zuvor bereits berichtet, wurden im Jahr 2003 ungefähr achtzig als Sammelklagen deklarierte Klagen wegen angeblicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht gegen DaimlerChrysler und einige US-amerikanische Tochtergesellschaften, gegen sechs weitere Kraftfahrzeughersteller beziehungsweise Tochtergesellschaften dieser Hersteller in den Vereinigten Staaten und Kanada, gegen die National Automobile Dealers Association und gegen die Canadian Automobile Dealers Association erhoben. 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. Die Klagen 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.

Wie bereits zuvor berichtet, wird die Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, DaimlerChrysler Services North America LLC (»DCSNA«), vor US Bundes- und Staatengerichten in verschiedenen Gerichtsverfahren in Anspruch genommen, in denen zum Teil Verstöße gegen das Staaten- und Bundesrecht bei der Finanzierung von Kraftfahrzeugen behauptet wird. In einigen dieser Verfahren wird eine Sammelklage angestrebt und voraussichtlich Schaden- und Strafschadenersatz oder Schadenersatz in dreifacher Höhe zuzüglich der Anwaltskosten verlangt. Die Bürgerrechtsabteilung des US Justizministeriums und das Büro der US Staatsanwaltschaft für den Bezirk Northern Illinois informierten im Oktober 2003 darüber, dass sie eine Untersuchung der DCSNA Finanzierungspraktiken eingeleitet haben, die sich auf das DCSNA Bereichsbüro in Chicago konzentriert. Die Untersuchung ist Folge einer im Februar 2003 beim Bezirksgericht der Vereinigten Staaten für den Bezirk Northern Illinois gegen DCSNA in Chicago eingereichten Klage, in der das DCSNA Bereichsbüro in Chicago beschuldigt wird, ethnisch diskriminierende Verfahren bei der Vergabe von Krediten an Fahrzeugkäufer und bei der Einziehung von ausstehenden Forderungen angewendet und damit US Bundes- und Staatenrecht verletzt zu haben. Diese als konsolidierte Sammelklage deklarierte Klage wurde von sechs Personen im Namen von Afro-Amerikanern aus der Region mit der Behauptung eingereicht, dass ihnen Finanzierungen beim Fahrzeugkauf auf Grundlage ihrer ethnischen Zugehörigkeit verweigert worden seien. Sie verlangen kompensatorischen Schadenersatz, Strafschadenersatz sowie eine Anordnung zur Unterlassung solch diskriminierender Praktiken. Die Klage wurde später erweitert, um auch Hispano-Amerikaner zu erfassen. DCSNA hält die von ihr angewandte Praxis für angemessen und nicht diskriminierend. DCSNA beabsichtigt, sich gegen diese Ansprüche energisch zur Wehr zu setzen.

Als Mitglied des Konsortiums Toll Collect, das zur Entwicklung, Errichtung und zum Betrieb eines Mauterhebungssystems für deutsche Autobahnen verpflichtet ist, haben die Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, DaimlerChrysler Services und die anderen Mitglieder des Konsortiums eine Aufforderung der Bundesrepublik Deutschland zur Zahlung von Schadenersatz erhalten. Die Regierung verlangt Entschädigung für entgangene Maut-Einnahmen, die aus der Verzögerung bei der Fertigstellung des Systems resultieren. Für den Zeitraum vom 1. September bis 31. Dezember 2003 macht die Bundesrepublik Deutschland € 156 Mio. pro Monat und für jeden nachfolgenden Monat € 180 Mio. Schadenersatz geltend. Darüber hinaus macht die Bundesrepublik Deutschland Vertragsstrafen in Höhe von ungefähr € 680 Mio. geltend, weil die Mitglieder des Konsortiums vor Abschluss bestimmter Nachunternehmerverträge nicht die erforderliche Zustimmung der Regierung eingeholt haben. Zusätzlich verlangt die Bundesrepublik weitere zeitabhängige Vertragsstrafen. DaimlerChrysler hält die Ansprüche der Bundesrepublik für unbegründet und beabsichtigt daher, sich gegen die Ansprüche entschlossen zur Wehr zu setzen. Der Vertrag zwischen den Mitgliedern des Konsortiums und der Bundesrepublik Deutschland sieht für sämtliche Streitigkeiten, die mit dem Mauterhebungssystem zusammenhängen, die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts vor. Die Bundesrepublik Deutschland hat deutlich gemacht, wegen dieser Ansprüche das Schiedsgericht anzurufen.

Wie von DaimlerChrysler im vorherigen Jahresabschluss berichtet, erwarb Freightliner LLC, die nordamerikanische Nutzfahrzeugtochter von DaimlerChrysler, im September 2000 die kanadische Gesellschaft Western Star Trucks Holdings Ltd., die im Bereich von Design, Montage und Vertrieb schwerer LKW und Überlandbusse tätig ist. Vor dem Erwerb durch Freightliner hatte Western Star die Firma ERF (Holdings) plc, eine in England und Wales ansässige Gesellschaft, die im Bereich von Montage und Vertrieb schwerer LKW tätig ist, an MAN AG und MAN Nutzfahrzeuge AG für CAD 195 Mio. verkauft. Im September 2002 hat MAN vor dem Handelsgericht in London Klage gegen Freightliner Ltd. (vormals Western Star) wegen der Nichteinhaltung von Zusicherungen und Garantien aus dem Unternehmenskaufvertrag durch unrichtige Darstellung der Bilanzen und finanzielle Statusberichte von ERF erhoben. MAN verlangt Schadenersatz in Höhe von mehr als GBP 300 Mio. Freightliner Ltd. beabsichtigt, sich energisch gegen die Klage zur Wehr zu setzen und hat im zweiten Quartal 2003 vor dem Handelsgericht in London Klage auf Rückgriff gegen Ernst & Young, die Wirtschaftsprüfer von ERF, eingereicht.

DaimlerChrysler veräußerte, wie bereits zuvor berichtet, am 30. April 2001 ihre Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz) für einen Kaufpreis von $ 725 Mio. an Bombardier, Inc. Im Juli 2002 reichte Bombardier bei der Internationalen Handelskammer in Paris einen Antrag auf Einleitung eines Schiedsverfahrens ein. Bombardier macht die Anpassung des Kaufpreises gemäß den Bedingungen des Kaufvertrages sowie Ansprüche wegen angeblicher Vertragsverletzungen und falscher Darstellungen geltend. Die Schadenersatzforderung von Bombardier beläuft sich auf insgesamt ca. € 960 Mio. Die Höhe der im Vertrag vereinbarten Anpassung des Kaufpreises ist auf € 150 Mio. begrenzt, die Höhe sonstiger Ansprüche, soweit rechtlich zulässig, auf weitere € 150 Mio. DaimlerChrysler verteidigt sich im laufenden Schiedsverfahren energisch gegen die Ansprüche.

Im vierten Quartal 2000 hat die Tracinda Corporation beim Bezirksgericht der Vereinigten Staaten für den Bezirk Delaware eine Klage gegen die DaimlerChrysler AG und einige ihrer Aufsichtsrats- und Vorstandsmitglieder (Herren Kopper, Prof. Schrempp und Dr. Gentz) eingereicht. Kurz darauf haben andere Kläger gegen dieselben Beklagten eine Reihe weiterer Klagen mit ähnlich lautenden Ansprüchen wie in der Tracinda-Klage erhoben. Zwei Einzelverfahren und eine konsolidierte Sammelklage waren ursprünglich anhängig. Die Kläger, gegenwärtige bzw. ehemalige DaimlerChrysler-Aktionäre, werfen den Beklagten einen Verstoß gegen das amerikanische Wertpapierrecht und Betrug im Zusammenhang mit der Zustimmung der Chrysler-Aktionäre zum Zusammenschluss der Chrysler Corp. und Daimler-Benz AG im Jahr 1998 vor. Die konsolidierte Sammelklage enthielt zusätzliche Behauptungen, welche später abgewiesen wurden. Im März 2003 gab das Gericht dem Antrag von Herrn Kopper auf Abweisung aller gegen ihn gerichteten Klagen wegen fehlender Zuständigkeit statt.

Im Februar 2003 beantragten die DaimlerChrysler-Beklagten, die Klagen aus verschiedenen Gründen im summarischen Verfahren abzuweisen, unter anderem mit der Begründung, die Ansprüche seien verjährt. Im Juni 2003 lehnte das Gericht den Antrag der Beklagten im Hinblick auf das Verjährungsargument ab. Im August 2003 stimmte DaimlerChrysler einem Vergleich bezüglich der konsolidierten Sammelklage in Höhe von $ 300 Mio. (bereinigt um Währungseffekte ungefähr € 240 Mio.) zu und schloss kurz darauf einen Vergleich mit Glickenhaus, einem der beiden Einzelkläger. Das Gericht hat beiden Vergleichen über die konsolidierte Sammelklage durch Beschluss vom 5. Februar 2004 endgültig zugestimmt und letztere infolgedessen verworfen. Diese Vergleiche hatten keinen Einfluss auf die Klage von Tracinda, die behauptet, ihr seien Schäden in der Größenordnung zwischen $ 856 Mio. und $ 1,28 Mrd. entstanden. Im November 2003 wies das Gericht die übrigen Aspekte des Antrages der Beklagten auf Entscheidung im summarischen Verfahren zurück. Die mündliche Verhandlung im Tracinda Fall begann im Dezember 2003. Nach etwa zweiwöchiger Verhandlungsdauer und mit ungefähr zwei verbleibenden Verhandlungstagen wurde das Verfahren unterbrochen, während sich die Parteien in einer separaten Anhörung mit einer Beweiserhebungsfrage befassten. Das Gericht hat die Fortsetzung der mündlichen Verhandlung auf den 9. Februar 2004 festgesetzt, und die mündliche Verhandlung wurde am 11. Februar 2004 abgeschlossen. Es lässt sich schwer vorhersagen, wann das Gericht eine Entscheidung fällen wird, DaimlerChrysler hat jedoch Zweifel, ob dies vor dem vierten Quartal 2004 der Fall sein wird.

Wie bereits zuvor berichtet, wurden im Jahr 2002 unter Berufung auf die Apartheid in Südafrika mehrere Klagen eingereicht. Im Einzelnen wurde am 11. November 2002 durch die Khulumani Support Group, welche angeblich 32.700 Einzelpersonen repräsentiert, sowie durch mehrere Einzelkläger eine Klage (geführt unter Khulumani v. Barclays National Bank Ltd., Civ.A. No. 02-5952 (E.D.N.Y.)) gegen 22 US-amerikanische, europäische und japanische Unternehmen, darunter DaimlerChrysler AG und Daimler-Benz Industrie beim US-Bezirksgericht für den östlichen Bezirk von New York eingereicht. Nach der Klageschrift betrifft die Klage den Zeitraum von 1960 bis 1993. Am 19. November 2002 wurde eine weitere als Sammelklage deklarierte Klage, Ntsebeza v. Holcim Ltd., No. 02-74604 (RWS) (E.D. Mich.), gegen vier US-amerikanische und europäische Unternehmen einschließlich DaimlerChrysler Corporation beim US-Bezirksgericht für den östlichen Bezirk von Michigan eingereicht, welche den Zeitraum von 1948 bis 1993 umfassen soll. Beide Verfahren wurden für vorprozessuale Zwecke mit mehreren anderen als Sammelklagen deklarierte Klagen, einschließlich Digwamaje v. Bank of America, No. 02-CV-6218 (RCC) (S.D.N.Y.) verbunden, welche ursprünglich beim US-Bezirksgericht für den südlichen Bezirk von New York eingereicht wurden. Die Digwamaje-Kläger hatten ursprünglich die DaimlerChrysler AG als Beklagte benannt, entließen sie jedoch später freiwillig aus dem Verfahren. In den Khulumani- und Ntsebeza-Klagen wird im Wesentlichen behauptet, den Beklagten seien Menschenrechtsverletzungen und andere Missbräuche des südafrikanischen Apartheidregimes bekannt bzw. sie seien daran beteiligt gewesen; sie hätten mit der Apartheidregierung während dieser Zeit zusammengearbeitet und hätten von dieser Zusammenarbeit profitiert. Zu den von den Klägern vorgebrachten Anspruchsgrundlagen gehören Verschwörung (conspiracy), Unterstützung von und Beihilfe zu Verletzungen des internationalen Rechts, ungerechtfertigte Bereicherung sowie unfaire und diskriminierende Arbeitsbedingungen. Die Kläger verlangen unter anderem ein Feststellungsurteil, Schaden- und Strafschadenersatz, Anwaltskosten sowie die Herausgabe angeblicher unerlaubter Gewinne der Beklagten, Rechnungslegung, Rückgabe des Werts der angeblichen ungerechtfertigten Bereicherung der Beklagten, einen Entschädigungsfonds und die Errichtung einer »unabhängigen historischen Kommission«. Sie beziffern keine Schadensbeträge. Am 14. Juli 2003 hat eine Gruppe von Beklagten, welche in einer oder mehreren der zusammengefassten Klagen, einschließlich Khulumani und Ntsebeza, benannt war, die Abweisung der Klagen beantragt. Der Antrag zu dem am 6. November 2003 eine Anhörung stattfand, ist derzeit noch anhängig. DaimlerChrysler beabsichtigt sich gegen diese Klagen mit Nachdruck zur Wehr zu setzen.

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 gebildeten Vorsorgen überschreiten und deren zeitlicher Anfall sowie deren Bandbreite nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden können. 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.

Gesamtrisiko. Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, sind nicht erkennbar.

5. Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2003

Am 15. Januar 2004 unterzeichnete DaimlerChrysler eine Vereinbarung mit MMC über den Erwerb eines weiteren Anteils in Höhe von 22% an MFTBC, der noch unter dem Vorbehalt kartellrechtlicher Genehmigungen in den betroffenen Ländern steht. Der Kaufpreis für diesen weiteren Anteil beträgt voraussichtlich rund € 0,4 Mrd. in bar. DaimlerChrysler rechnet mit dem Abschluss des Erwerbs wahrscheinlich im März 2004 und wird dann MFTBC vollständig in den Konzernabschluss einbeziehen.

Am 27. Januar 2004 unterbreitete das Toll Collect Konsortium, an dem DaimlerChrysler 45% der Anteile hält, dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ein überarbeitetes Angebot für die Errichtung und den Betrieb eines elektronischen Mautsystems für Nutzfahrzeuge über 12 t zGG in Deutschland. In intensiven Verhandlungen mit Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen konnte zunächst keine Einigung über das Angebot erzielt werden. Gegenstand der Gespräche waren insbesondere Haftungsregelungen, mögliche zukünftige Kündigungsrechte und die technischen Risiken des Mautsystems. Am 17. Februar 2004 hat der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Konsortium angekündigt, dass eine Kündigungsanzeige zum Betreibervertrag erfolgen soll. Das Konsortium hat nach Eingang einer solchen Kündigungsanzeige die Möglichkeit, innerhalb von zwei Monaten eine einvernehmliche Lösung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Weiterführung des Toll Collect Projekts zu finden. Eine Vertragskündigung könnte die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns erheblich negativ beeinflussen.

Vorbemerkung

Die nachfolgend dargestellte Konzernrechnungslegung (Konzernbilanzen zum 31. Dezember 2003 und 2002, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, Konzernkapitalflussrechnungen und Aufstellung über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals der Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001) wurde nach den Rechnungslegungsvorschriften der Vereinigten Staaten von Amerika (US GAAP) erstellt.

Zur Befreiung von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Recht wurde er um einen Konzernlagebericht sowie weitere Erläuterungen gemäß § 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 die Auslegung durch das Deutsche Rechnungslegungs Standards Committee e. V. gestützt.

Der zum 31. Dezember 2003 gemäß § 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.

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 Bilanzausschuss 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.

Jürgen E. Schrempp Manfred Gentz

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An den Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG:

Wir haben die Konzernbilanzen der DaimlerChrysler AG einschließlich der Tochterunternehmen (»DaimlerChrysler«) zum 31. Dezember 2003 und 2002, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, die Aufstellungen über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals sowie die Konzernkapitalflussrechnungen der Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001 (Konzernrechnungslegung) geprüft. Die Konzernrechnungslegung nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (Generally Accepted Accounting Principles in the United States of America) 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 US-amerikanischen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung 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 2003 und 2002 sowie die Ertragslage und die Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001 in Übereinstimmung mit den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (Generally Accepted Accounting Principles in the United States of America) angemessen dar.

Wie in Note 1 des Konzernanhangs erläutert, hat DaimlerChrysler in 2003 die Rechnungslegungsmethode für aktienorientierte Vergütungen geändert. Wie in den Notes 1, 2 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. Wie in Note 11 des Konzernanhangs erläutert, hat DaimlerChrysler in 2002 das Statement of Financial Accounting Standards No. 142 »Goodwill and Other Intangible Assets« erstmalig angewandt.

Stuttgart, den 18. Februar 2004

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Wiedmann
Wirtschaftsprüfer

Krauß
Wirtschaftsprüfer

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

					DaimlerChrysler-Konzern
	Anmerkung	2003	2003	2002	2001
(in Millionen)		(Anm. 1) **$**	**€**	**€**	**€**
Umsatzerlöse	34.	171.870	**136.437**	147.368	150.386
Umsatzkosten	5.	(138.474)	**(109.926)**	(119.624)	(126.247)
Bruttoergebnis vom Umsatz		33.396	**26.511**	27.744	24.139
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	5.	(22.388)	**(17.772)**	(18.166)	(18.235)
Forschungs- und Entwicklungskosten		(7.018)	**(5.571)**	(5.942)	(5.848)
Sonstige betriebliche Erträge (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen durch verbundene Unternehmen i. H. v. € 24 Mio. in 2003)	6.	899	**713**	777	1.201
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	7.	(591)	**(469)**	(694)	(3.064)
Ergebnis vor Finanzergebnis		4.298	**3.412**	3.719	(1.807)
Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS		(2.469)	**(1.960)**	–	–
Sonstiges Finanzergebnis (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i. H. v. € 747 Mio. in 2001)		(1.078)	**(856)**	2.206	153
Finanzergebnis	8.	(3.547)	**(2.816)**	2.206	153
Ergebnis vor Ertragsteuern		751	**596**	5.925	(1.654)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	9.	(1.234)	**(979)**	(1.115)	849
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust		(44)	**(35)**	(15)	42
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		(527)	**(418)**	4.795	(763)
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	10.	18	**14**	82	101
Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	10.	1.111	**882**	–	–
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142	11.	(38)	**(30)**	(159)	–
Konzernergebnis		564	**448**	4.718	(662)
Ergebnis je Aktie	35.				
Ergebnis je Aktie					
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		(0,52)	**(0,41)**	4,76	(0,76)
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten		0,01	**0,01**	0,08	0,10
Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten		1,10	**0,87**	–	–
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142		(0,04)	**(0,03)**	(0,16)	–
Konzernergebnis		0,55	**0,44**	4,68	(0,66)
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)					
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		(0,52)	**(0,41)**	4,74	(0,76)
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten		0,01	**0,01**	0,08	0,10
Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten		1,10	**0,87**	–	–
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142		(0,04)	**(0,03)**	(0,15)	–
Konzernergebnis		0,55	**0,44**	4,67	(0,66)

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Industriegeschäft [1]			Financial Services [1]			
2003	2002	2001	2003	2002	2001	
€	€	€	€	€	€	**(in Millionen)**
122.397	131.668	133.533	14.040	15.700	16.853	Umsatzerlöse
(98.937)	(106.443)	(111.195)	(10.989)	(13.181)	(15.052)	Umsatzkosten
23.460	25.225	22.338	3.051	2.519	1.801	**Bruttoergebnis vom Umsatz**
(16.374)	(16.451)	(16.660)	(1.398)	(1.715)	(1.575)	Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen
(5.571)	(5.942)	(5.848)	–	–	–	Forschungs- und Entwicklungskosten
661	709	1.149	52	68	52	Sonstige betriebliche Erträge (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen durch verbundene Unternehmen i. H. v. € 24 Mio. in 2003)
(469)	(694)	(3.064)	–	–	–	Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group
1.707	2.847	(2.085)	1.705	872	278	**Ergebnis vor Finanzergebnis**
(1.960)	–	–	–	–	–	Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS
(799)	2.325	145	(57)	(119)	8	Sonstiges Finanzergebnis (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i. H. v. € 747 Mio. in 2001)
(2.759)	2.325	145	(57)	(119)	8	Finanzergebnis
(1.052)	5.172	(1.940)	1.648	753	286	**Ergebnis vor Ertragsteuern**
(352)	(738)	815	(627)	(377)	34	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
(30)	(12)	44	(5)	(3)	(2)	Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust
(1.434)	4.422	(1.081)	1.016	373	318	**Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten**
14	82	101	–	–	–	Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern
882	–	–	–	–	–	Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern
(30)	(124)	–	–	(35)	–	Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142
(568)	4.380	(980)	1.016	338	318	**Konzernergebnis**
						Ergebnis je Aktie (in $ bzw. €)
						Ergebnis je Aktie
–	–	–	–	–	–	Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten
–	–	–	–	–	–	Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten
–	–	–	–	–	–	Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten
–	–	–	–	–	–	Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142
–	–	–	–	–	–	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 46R und SFAS 142
–	–	–	–	–	–	Konzernergebnis

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

Konzernbilanz

	Anmerkung	DaimlerChrysler-Konzern 2003	DaimlerChrysler-Konzern 31. Dezember 2003	DaimlerChrysler-Konzern 31. Dezember 2002	Industriegeschäft [1] 31. Dezember 2003	Industriegeschäft [1] 31. Dezember 2002	Financial Services [1] 31. Dezember 2003	Financial Services [1] 31. Dezember 2002
(in Millionen)		(Anm. 1) **$**	**€**	**€**	**€**	**€**	**€**	**€**
Aktiva								
Geschäftswerte	12.	2.288	**1.816**	2.071	**1.757**	2.009	**59**	62
Sonstige immaterielle Anlagewerte	13.	3.551	**2.819**	2.855	**2.731**	2.755	**88**	100
Sachanlagen	14.	41.466	**32.917**	36.269	**32.761**	36.111	**156**	158
Finanzanlagen	20.	11.020	**8.748**	9.291	**8.416**	8.922	**332**	369
Vermietete Gegenstände	15.	30.717	**24.385**	28.243	**2.890**	3.313	**21.495**	24.930
Anlagevermögen		89.042	**70.685**	78.729	**48.555**	53.110	**22.130**	25.619
Vorräte	16.	18.830	**14.948**	15.642	**13.560**	13.965	**1.388**	1.677
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.	7.660	**6.081**	6.297	**5.851**	6.005	**230**	292
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	18.	66.308	**52.638**	52.088	**–**	10	**52.638**	52.078
Übrige Forderungen	19.	19.964	**15.848**	17.573	**11.129**	11.159	**4.719**	6.414
Wertpapiere	20.	4.117	**3.268**	3.293	**2.801**	2.911	**467**	382
Zahlungsmittel	21.	13.878	**11.017**	9.130	**9.719**	8.191	**1.298**	939
Umlaufvermögen		130.757	**103.800**	104.023	**43.060**	42.241	**60.740**	61.782
Latente Steuern	9.	3.386	**2.688**	3.613	**2.527**	3.496	**161**	117
Rechnungsabgrenzungsposten	22.	1.379	**1.095**	962	**1.002**	866	**93**	96
Summe Aktiva (davon kurzfristig 2003: € 65.051 Mio.; 2002: € 65.100 Mio.)		224.564	**178.268**	187.327	**95.144**	99.713	**83.124**	87.614
Passiva								
Gezeichnetes Kapital		3.317	**2.633**	2.633				
Kapitalrücklage		9.971	**7.915**	7.819				
Gewinnrücklagen		36.638	**29.085**	30.156				
Kumuliertes übriges Comprehensive Income		(6.490)	**(5.152)**	(5.604)				
Eigene Anteile		–	**–**	–				
Eigenkapital	23.	43.436	**34.481**	35.004	**26.361**	26.384	**8.120**	8.620
Anteile in Fremdbesitz		592	**470**	432	**454**	414	**16**	18
Rückstellungen	25.	49.345	**39.172**	43.622	**38.439**	42.619	**733**	1.003
Finanzverbindlichkeiten	26.	95.347	**75.690**	79.283	**11.779**	12.372	**63.911**	66.911
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.	14.591	**11.583**	12.171	**11.359**	11.935	**224**	236
Übrige Verbindlichkeiten	28.	11.091	**8.805**	8.843	**6.030**	6.152	**2.775**	2.691
Verbindlichkeiten		121.029	**96.078**	100.297	**29.168**	30.459	**66.910**	69.838
Latente Steuern	9.	3.447	**2.736**	2.312	**(3.377)**	(4.425)	**6.113**	6.737
Rechnungsabgrenzungsposten	29.	6.715	**5.331**	5.660	**4.099**	4.262	**1.232**	1.398
Summe Passiva ohne Eigenkapital (davon kurzfristig 2003: € 70.542 Mio.; 2002: € 72.673 Mio.)		181.128	**143.787**	152.323	**68.783**	73.329	**75.004**	78.994
Summe Passiva		224.564	**178.268**	187.327	**95.144**	99.713	**83.124**	87.614

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

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

				Kumuliertes übriges Comprehensive Income (Loss)					
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Marktbewertung von Wertpapieren	Derivative Finanzinstrumente	Anpassung der Pensionsverpflichtungen	Eigene Anteile	Gesamt
(in Millionen €)									
Stand am 1. Januar 2001	2.609	7.299	29.461	3.285	198	(408)	(22)	–	42.422
Konzernergebnis	–	–	(662)	–	–	–	–	–	(662)
Übriges Comprehensive Income (Loss)	–	–	–	565	(137)	71	(884)	–	(385)
Comprehensive Loss, gesamt									(1.047)
Veränderung durch Stock-Options	–	20	–	–	–	–	–	–	20
Erwerb eigener Anteile	–	–	–	–	–	–	–	(66)	(66)
Ausgabe eigener Anteile	–	–	–	–	–	–	–	66	66
Dividenden	–	–	(2.358)	–	–	–	–	–	(2.358)
Stand am 31. Dezember 2001	2.609	7.319	26.441	3.850	61	(337)	(906)	–	39.037
Konzernergebnis	–	–	4.718	–	–	–	–	–	4.718
Übriges Comprehensive Income (Loss)	–	–	–	(3.238)	(135)	1.402	(6.301)	–	(8.272)
Comprehensive Loss, gesamt									(3.554)
Veränderung durch Stock-Options	–	57	–	–	–	–	–	–	57
Ausgabe von Aktien durch Wandlung von Anleihen	24	482	–	–	–	–	–	–	506
Erwerb eigener Anteile	–	–	–	–	–	–	–	(49)	(49)
Ausgabe eigener Anteile	–	–	–	–	–	–	–	49	49
Dividenden	–	–	(1.003)	–	–	–	–	–	(1.003)
Sonstiges	–	(39)	–	–	–	–	–	–	(39)
Stand am 31. Dezember 2002	2.633	7.819	30.156	612	(74)	1.065	(7.207)	–	35.004
Konzernergebnis	–	–	448	–	–	–	–	–	448
Übriges Comprehensive Income (Loss)	–	–	–	(1.561)	407	1.162	444	–	452
Comprehensive Income, gesamt									900
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)
Stand am 31. Dezember 2003	2.633	7.915	29.085	(949)	333	2.227	(6.763)	–	34.481

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung

		DaimlerChrysler-Konzern		
	2003	2003	2002	2001
(in Millionen)	(Anm. 1) **$**	**€**	**€**	**€**
Konzernergebnis	564	**448**	4.718	(662)
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	44	**35**	14	(44)
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142	38	**30**	159	–
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(1.204)	**(956)**	(2.645)	(768)
Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	2.469	**1.960**	–	–
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	7.028	**5.579**	7.244	7.254
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	7.354	**5.838**	6.379	7.022
Veränderung der latenten Steuern	811	**644**	268	(1.058)
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	678	**538**	16	(97)
Veränderung der Finanzinstrumente	202	**160**	214	(409)
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(534)	**(424)**	(595)	(600)
Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)	89	**71**	257	(4)
Veränderung der Rückstellungen	1.279	**1.015**	3.312	2.825
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	591	**469**	694	3.064
Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(351)	**(279)**	(512)	(365)
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:				
– Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(369)	**(293)**	6	(725)
– Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(556)	**(441)**	(305)	620
– Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.362	**1.081**	(266)	(1.298)
– Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	1.285	**1.021**	(942)	729
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	20.780	**16.496**	18.016	15.484
Zugänge zum Anlagevermögen:				
– Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(19.656)	**(15.604)**	(17.704)	(17.951)
– Erwerb von Sachanlagen	(8.332)	**(6.614)**	(7.145)	(8.896)
– Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(382)	**(303)**	(315)	(655)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	15.055	**11.951**	15.112	11.042
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	810	**643**	878	1.043
Erwerb von Beteiligungen	(1.286)	**(1.021)**	(560)	(821)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	1.523	**1.209**	5.686	1.680
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(135.943)	**(107.917)**	(123.379)	(130.863)
Rückzahlung von Forderungen aus Finanzdienstleistungen:				
– Zahlungseingänge auf Finanzierungsforderungen	59.391	**47.147**	56.083	53.251
– Erlöse aus dem Verkauf von Finanzierungsforderungen	68.975	**54.755**	58.247	76.662
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	(6.519)	**(5.175)**	(5.305)	(2.151)
Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	6.028	**4.785**	5.376	3.531
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(169)	**(134)**	80	142
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(20.505)	**(16.278)**	(12.946)	(13.986)
Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung	163	**129**	2.678	(11.971)
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	20.704	**16.436**	9.964	26.582
Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(15.769)	**(12.518)**	(17.117)	(10.394)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1.936)	**(1.537)**	(1.015)	(2.367)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	55	**44**	49	75
Erwerb eigener Anteile	(45)	**(36)**	(49)	(66)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	3.172	**2.518**	(5.490)	1.859
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(1.347)	**(1.069)**	(1.195)	276
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	2.100	**1.667**	(1.615)	3.633
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang	11.463	**9.100**	10.715	7.082
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende	13.563	**10.767**	9.100	10.715

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Industriegeschäft [1]			Financial Services [1]			
2003	2002	2001	2003	2002	2001	
€	€	€	€	€	€	**(in Millionen)**
(568)	4.380	(980)	1.016	338	318	Konzernergebnis
30	11	(46)	5	3	2	Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis
30	124	–	–	35	–	Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142
(956)	(2.645)	(762)	–	–	(6)	Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen
1.960	–	–	–	–	–	Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS
609	544	290	4.970	6.700	6.964	Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände
5.735	6.257	6.917	103	122	105	Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen
194	(498)	(1.595)	450	766	537	Veränderung der latenten Steuern
539	(78)	(90)	(1)	94	(7)	Ergebnis aus assoziierten Unternehmen
141	205	(365)	19	9	(44)	Veränderung der Finanzinstrumente
(424)	(599)	(600)	–	4	–	Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren
82	312	3	(11)	(55)	(7)	Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)
1.098	3.292	2.472	(83)	20	353	Veränderung der Rückstellungen
469	694	3.064	–	–	–	Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group
(279)	(512)	(365)	–	–	–	Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group
						Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:
(502)	172	(549)	209	(166)	(176)	– Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)
(500)	(314)	540	59	9	80	– Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
1.082	(97)	(1.291)	(1)	(169)	(7)	– Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
715	(2.187)	(1.444)	306	1.245	2.173	– Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva
9.455	9.061	5.199	7.041	8.955	10.285	**Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit**
						Zugänge zum Anlagevermögen:
(3.973)	(4.842)	(3.617)	(11.631)	(12.862)	(14.334)	– Zugänge zu Vermieteten Gegenständen
(6.539)	(7.052)	(8.785)	(75)	(93)	(111)	– Erwerb von Sachanlagen
(250)	(250)	(564)	(53)	(65)	(91)	– Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva
4.577	4.974	3.951	7.374	10.138	7.091	Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände
606	828	991	37	50	52	Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen
(967)	(532)	(801)	(54)	(28)	(20)	Erwerb von Beteiligungen
1.179	5.168	1.456	30	518	224	Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen
–	232	207	(107.917)	(123.611)	(131.070)	Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen
						Rückzahlung von Forderungen aus Finanzdienstleistungen:
–	–	–	47.147	56.083	53.251	– Zahlungseingänge auf Finanzierungsforderungen
–	–	–	54.755	58.247	76.662	– Erlöse aus dem Verkauf von Finanzierungsforderungen
(4.963)	(5.250)	(1.931)	(212)	(55)	(220)	Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
4.687	5.283	2.381	98	93	1.150	Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
(207)	(191)	267	73	271	(125)	Veränderung sonstiger Geldanlagen
(5.850)	(1.632)	(6.445)	(10.428)	(11.314)	(7.541)	**Cash Flow aus der Investitionstätigkeit**
(1.392)	971	1.724	1.521	1.707	(13.695)	Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung
5.469	1.910	3.100	10.967	8.054	23.482	Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten
(4.229)	(7.696)	(347)	(8.289)	(9.421)	(10.047)	Tilgung von Finanzverbindlichkeiten
(908)	(434)	(2.356)	(629)	(581)	(11)	Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)
(220)	(227)	(88)	264	276	163	Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)
(36)	(49)	(66)	–	–	–	Erwerb eigener Anteile
(1.316)	(5.525)	1.967	3.834	35	(108)	**Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit**
(981)	(1.087)	223	(88)	(108)	53	Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)
1.308	817	944	359	(2.432)	2.689	**Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)**
8.161	7.344	6.400	939	3.371	682	**Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang**
9.469	8.161	7.344	1.298	939	3.371	**Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende**

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

Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens

	Anschaffungs-/Herstellungskosten						
	01.01.2003	Währungs-änderungen	Änderung Konsolidierungskreis	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2003
(in Millionen €)							
Geschäftswerte	3.498	(470)	4	46	(1)	20	3.057
Sonstige immaterielle Anlagewerte	3.489	(528)	(21)	662	15	104	3.513
Immaterielle Anlagewerte	6.987	(998)	(17)	708	14	124	6.570
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	19.358	(1.409)	5	376	545	174	18.701
Technische Anlagen und Maschinen	33.820	(3.494)	214	1.321	1.575	1.569	31.867
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	22.380	(2.378)	(158)	1.012	1.732	1.511	21.077
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.666	(728)	(28)	3.965	(3.859)	70	4.946
Sachanlagen	81.224	(8.009)	33	6.674	(7)	3.324	76.591
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.221	(56)	(296)	220	4	73	1.020
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	94	–	(2)	52	–	90	54
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	6.339	(159)	41	905	46	1.190	5.982
Beteiligungen	1.258	(17)	(34)	296	(50)	105	1.348
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	296	(25)	(6)	71	–	54	282
Wertpapiere des Anlagevermögens	197	4	1	151	–	–	353
Sonstige Ausleihungen	298	(4)	(1)	180	–	227	246
Finanzanlagen	9.703	(257)	(297)	1.875	–	1.739	9.285
Vermietete Gegenstände	38.090	(4.247)	40	15.604	(7)	17.032	32.448

1 Währungsumrechnung mit Kursen am jeweiligen Bilanzstichtag.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

					Abschreibungen		Buchwerte [1]		
01.01.2003	Währungs-änderungen	Änderung Konsolidierungskreis	Laufendes Jahr	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2003	31.12.2003	31.12.2002	
									(in Millionen €)
1.427	(187)	4	1	–	4	1.241	1.816	2.071	Geschäftswerte
634	(59)	(14)	178	7	52	694	2.819	2.855	Sonstige immaterielle Anlagewerte
2.061	(246)	(10)	179	7	56	1.935	4.635	4.926	**Immaterielle Anlagewerte**
8.830	(509)	31	684	(14)	91	8.931	9.770	10.528	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken
21.729	(1.891)	(163)	2.647	(32)	1.565	20.725	11.142	12.091	Technische Anlagen und Maschinen
14.282	(1.364)	(144)	2.510	44	1.391	13.937	7.140	8.098	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
114	(19)	–	–	(5)	9	81	4.865	5.552	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau
44.955	(3.783)	(276)	5.841	(7)	3.056	43.674	32.917	36.269	**Sachanlagen**
139	(2)	31	43	–	9	202	818	1.082	Anteile an verbundenen Unternehmen
7	–	1	–	–	–	8	46	87	Ausleihungen an verbundene Unternehmen
–	–	–	–	–	–	–	5.982	6.339	Beteiligungen an assoziierten Unternehmen
244	(1)	–	1	–	16	228	1.120	1.014	Beteiligungen
13	–	1	22	–	–	36	246	283	Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht
–	–	–	–	–	–	–	353	197	Wertpapiere des Anlagevermögens
9	(1)	–	55	–	–	63	183	289	Sonstige Ausleihungen
412	(4)	33	121	–	25	537	8.748	9.291	**Finanzanlagen**
9.847	(1.066)	–	5.579	–	6.297	8.063	24.385	28.243	**Vermietete Gegenstände**

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 Euro (»€«) angegeben. Darüber hinaus ist das Jahr 2003 – ungeprüft und als Information für den Leser – in US-Dollar (»$« bzw. »USD«) dargestellt. Die Umrechnung von Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzernbilanz und Konzern-Kapitalflussrechnung erfolgte zum Kurs von € 1 = 1,2597 $, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York zum 31. Dezember 2003.

Einzelne Vorjahresangaben sind an die Darstellung des Berichtsjahres sowie an die Ausweispflichten für aufgegebene Aktivitäten (vgl. Anmerkung 10) angepasst worden.

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 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu ermöglichen, haben wir den geprüften Konzernabschluss um nicht geprüfte Informationen zu Industriegeschäft bzw. Finanzdienstleistungsgeschäft (Financial Services) ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Industriegeschäft bzw. Financial Services im Einklang mit US-GAAP darzustellen. Die Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services umfassen hauptsächlich 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 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.

Die zukünftige Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von DaimlerChrysler ist Risiken und Unsicherheiten ausgesetzt. Faktoren, die die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 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, Konzentration der Umsatzerlöse auf die USA und Westeuropa, Vereinbarungen mit Arbeitnehmervertretungen, die einen hohen Anteil an der Belegschaft repräsentieren, Entwicklungen der Währungskurse und Zinssätze 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 – soweit per 31. Dezember gefordert – die Abschlüsse bestimmter Gesellschaften (»Variable Interest Entities«), bei denen der Konzern wesentlicher Nutznießer ist, werden in den Konzernabschluss einbezogen (siehe auch Kapitel »Neue Rechnungslegungsvorschriften« und Anmerkung 2).

Alle signifikanten Geschäftsbeziehungen zu den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften und »Variable Interest Entities« werden 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 (»assoziiertes Unternehmen«) ausübt, wie dies zum Beispiel bei der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«), bei der Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) oder bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»MFTBC«) der Fall ist. Da die Konzernabschlüsse von EADS, MMC und MFTBC nicht rechtzeitig vorliegen, um die Equity-Methode periodengerecht anzuwenden, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste dieser Beteiligungen mit einem zeitlichen Versatz von drei Monaten im Konzernabschluss von DaimlerChrysler berücksichtigt.

Die Differenz zwischen Anschaffungskosten und anteiligem Eigenkapital zum Erwerbszeitpunkt wird den Vermögensgegenständen dieser Beteiligungen zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäftswert angesetzt. Bis zum 31. Dezember 2001, vor Erstanwendung des Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 142 »Goodwill and Other Intangible Assets«, wurden aus der Bilanzierung nach der Equity-Methode resultierende Geschäftswerte linear über einen Zeitraum von 20 Jahren abgeschrieben. Beginnend mit der Erstanwendung des SFAS 142 werden diese Geschäftswerte nicht mehr planmäßig abgeschrieben.

Sinkt der Zeitwert einer Beteiligung an einem assoziierten Unternehmen nicht nur vorübergehend unter den Buchwert, führt dies zu einer Abschreibung des Buchwertes auf den Zeitwert. Die Abschreibung wird erfolgswirksam vorgenommen und führt zu einer neuen Basis für die Anschaffungskosten.

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 Income (Loss) im Eigenkapital ausgewiesen. Die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen dieser ausländischen Geschäftstätigkeiten werden mit Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Bei den Vermögensgegenständen und Schulden von Geschäftstätigkeiten in Hochinflationsländern werden monetäre Posten zu Stichtagskursen sowie nicht-monetäre Posten zu historischen Kursen umgerechnet; Umrechnungsdifferenzen werden ergebniswirksam berücksichtigt. Ferner werden bei Geschäftstätigkeiten in Hochinflationsländern die Abschreibungen und die Ergebnisse aus dem Abgang von Anlagevermögen auf der Basis historischer Kurse ermittelt.

Umsatzrealisierung. Umsätze aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Serviceteilen 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 (insbesondere die Chrysler Group) Verkaufsanreize zur Steuerung der Verkaufspreise ein. Der Konzern behält es sich vor, zum 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 beziehungsweise Kunden als Erlösschmälerung. Diese Erlösschmälerungen beinhalten sowohl die den Kunden und Händlern bereits angebotenen Verkaufsförderprogramme als auch die erwarteten Änderungen an diesen Programmen zur Reduzierung der Fahrzeugbestände bei den Händlern. 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.

Sofern durch Financial Services 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 Interest-Methode 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.

Verkäufe von Produkten, für die der Konzern eine Restwertgarantie abgibt, führen grundsätzlich zur Bilanzierung eines »Operating Lease«; die damit verbundenen Umsatzerlöse und Umsatzkosten werden über die Laufzeit der Restwertgarantie abgegrenzt. Erlöse aus »Operating Leases« werden linear über die Laufzeit des Vertrages abgegrenzt und realisiert. Bei Langfristfertigung werden die Umsätze nach der »Percentage-of-Completion«-Methode entsprechend dem Erreichen vertraglich vereinbarter Meilensteine bzw. dem Leistungsfortschritt erfasst.

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.

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 in dem Geschäftsjahr berücksichtigt, in dem die Summe der erwarteten Kosten für vertragliche Leistungen die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigt.

Der Konzern veräußert wesentliche Umfänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen an nicht konsolidierte Trusts. Der Konzern betreibt üblicherweise für solche Forderungen weiterhin das »Servicing« (u. a. Inkasso) und erhält hierfür Gebühren, die entsprechend dem Zahlungseingang aus den in Dienstleistung verwalteten Forderungen realisiert werden. In geringerem Umfang behält der Konzern Anteilsrechte an den verkauften Forderungen zurück (Anrechte auf Residual-Cash-Flows, nachrangige Wertpapiere) und stellt Barsicherheiten zur Absicherung des Erwerbers. Gewinne und Verluste aus dem Verkauf von Finanzforderungen werden zum Zeitpunkt der Veräußerung 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.

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, 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.

Bewertung zurückbehaltener Anteilsrechte an verkauften Forderungen. DaimlerChrysler behält Anteilsrechte an einigen verkauften und verbrieften Kunden- und Händlerforderungen zurück. 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 Income (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.

Garantieaufwendungen. Rückstellungen für Gewährleistungen werden 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.

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«), werden in der Gewinn- und Verlustrechnung bei Gewinnen in der Zeile »Sonstige betriebliche Erträge« bzw. bei Verlusten in der Zeile »Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen« berücksichtigt. DaimlerChrysler berücksichtigt darüber hinaus den entsprechenden Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, in der Zeile »Finanzergebnis« der Gewinn- und Verlustrechnung.

Aufgegebene Aktivitäten. Das Ergebnis aus einer aufgegebenen Aktivität und ein Gewinn oder Verlust aus deren Veräußerung werden jeweils nach Steuern als separate Zeile vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung 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 weiteres 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. Ergebnisse aus aufgegebenen Aktivitäten werden erst in der Periode berücksichtigt, in der sie eintreten.

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 Pensionsfonds oder Prämissenänderungen zu Gewinnen und Verlusten führen, die nicht erfolgswirksam gebucht werden. Die erwarteten Vermögenserträge der Pensionsfonds werden auf Grundlage der langfristig erwarteten Verzinsung und des Zeitwerts bzw. des marktbezogenen Werts des Fondsvermögens angesetzt. Die Tilgung von noch nicht erfolgswirksam gebuchten Gewinnen oder Verlusten ist Teil der Netto-Altersversorgungsaufwendungen eines Geschäftsjahres, wenn zu Beginn des Geschäftsjahres die aufgelaufenenen 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 (siehe auch Anmerkung 25a).

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 aufgrund von Optionsrechten erhältliche Aktien. Die Berechnung ist in Anmerkung 35 dargestellt.

Geschäftswerte und sonstige immaterielle Anlagewerte. SFAS 141 »Business Combinations« verlangt die Anwendung der Erwerbsmethode (»Purchase Method«) für alle Unternehmenserwerbe, die nach dem 30. Juni 2001 initiiert wurden. Der Betrag, um den die Anschaffungskosten der Beteiligung die Summe der Zeitwerte der erworbenen Vermögensgegenstände und Schulden übersteigt, wird als Geschäftswert angesetzt. SFAS 141 unterscheidet außerdem zwischen erworbenen immateriellen Anlagewerten, die getrennt von einem Geschäftswert zu aktivieren bzw. zu berichten sind und solchen, die in den Geschäftswert einbezogen werden.

Als Folge der Erstanwendung des SFAS 142 zum 1. Januar 2002 werden erworbene Geschäftswerte und immaterielle Anlagewerte mit unbestimmter Nutzungsdauer nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Werthaltigkeit untersucht. Vor Erstanwendung des SFAS 142 wurden Geschäftswerte linear über die geschätzte Nutzungsdauer von 3 bis 40 Jahren abgeschrieben; die Werthaltigkeit wurde auf Grundlage geschätzter undiskontierter Cash Flows beurteilt.

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 gemäß SFAS 142 mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit untersucht, bis festgestellt wird, dass die Nutzungsdauer nicht mehr unbestimmt ist. Darüber hinaus fordert SFAS 142, dass erworbene immaterielle Anlagewerte mit bestimmter Nutzungsdauer zu Anschaffungskosten bewertet, linear über ihre Nutzungsdauer von 2 bis 10 Jahren auf den geschätzten Restwert abgeschrieben und entsprechend SFAS 144 »Accounting for the Impairment or Disposal of Long-Lived Assets« auf Werthaltigkeit überprüft werden.

SFAS 142 schrieb vor, dass DaimlerChrysler im Rahmen der erstmaligen Werthaltigkeitsuntersuchung beurteilen musste, ob Anzeichen für eine Wertminderung von Geschäftswerten zum 1. Januar 2002 vorlagen. Hierzu bestimmte DaimlerChrysler (1) die Berichtseinheiten, (2) das jeweilige Nettovermögen der Berichtseinheiten nach Zuordnung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten einschließlich bestehender Geschäftswerte und immaterieller Anlagewerte zu diesen Berichtseinheiten und (3) die Zeitwerte der Berichtseinheiten. Diese erste Stufe der erstmaligen Werthaltigkeitsuntersuchung wurde von DaimlerChrysler zum 30. Juni 2002 für alle Berichtseinheiten des Konzerns mit der Feststellung abgeschlossen, dass keine Anzeichen für eine Wertminderung der Geschäftswerte zum 1. Januar 2002 bestanden. Demnach war keine erstmalige Wertberichtigung auf Geschäftswerte erforderlich.

Unternehmen, die DaimlerChrysler nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezieht, wie zum Beispiel EADS und MMC, sind ebenfalls Gegenstand der Vorschriften von SFAS 141 und 142. Der Anteil von DaimlerChrysler an den außerplanmäßigen Abschreibungen seiner nach der Equity-Methode einbezogenen Beteiligungen (im Wesentlichen EADS) aufgrund deren erstmaliger Anwendung von SFAS 142 betrug € 159 Mio. (€ 0,16 je Aktie). Diese außerplanmäßige Abschreibung und das entsprechende Ergebnis je Aktie werden für das Geschäftsjahr 2002 als Anpassung aus Erstanwendung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen (vgl. Anmerkung 11).

Sachanlagen. Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger degressiver bzw. linearer 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. Von der degressiven Abschreibungsmethode wird auf die lineare übergegangen, sobald die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwerts auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Bei deutschen Konzernunternehmen werden Sachanlagen, die vor dem 1. Januar 2001 in Betrieb genommen wurden, entweder linear oder degressiv abgeschrieben. Sachanlagen, die bei diesen Konzernunternehmen nach dem 31. Dezember 2000 in Betrieb genommen wurden, werden linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. 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: 10 bis 50 Jahre für Gebäude, 5 bis 40 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 30 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 33 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Als Bestandteil ihrer Turnaround-Plan-Zielsetzungen (vgl. Anmerkung 7) hat die Chrysler Group die Lebensdauer ihrer Fahrzeug-Plattformen verlängert und verfolgt offensiv eine Strategie zur Wiederverwendung von Produktionsanlagen. Die Chrysler Group hat eine ausführliche technische Überprüfung der in ihren Produktionsstätten genutzten Anlagegüter vorgenommen. Als Ergebnis dieser Überprüfung wurden bei verschiedenen Maschinen, Ausrüstungsgegenständen und Werkzeugen die erwarteten Restnutzungsdauern korrigiert und die erwarteten Restwerte reduziert, um die geänderte Plattformstrategie und den verstärkten Einsatz flexibler Produktionstechniken besser abzubilden. Die Änderung dieser erwarteten Restnutzungsdauern und Restwerte wurde im Jahr 2002 für vorhandene Anlagegüter und Neuzugänge eingeführt. Daraus resultierten verringerte Aufwendungen für Abschreibungen bei Maschinen, Ausrüstungsgegenständen und Werkzeugen in Höhe von € 324 Mio. (€ 206 Mio. nach Steuern und € 0,20 je Aktie (voll verwässert)) für das Geschäftsjahr 2002.

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 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 Leasinggeber 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 wendet SFAS 144 seit dem 1. Januar 2002 an. Die Anwendung von SFAS 144 hatte keinen wesentlichen Effekt auf den Konzernabschluss. Gemäß den Bestimmungen von SFAS 144 überprüft der Konzern 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.

Zum Verkauf bestimmte Sachanlagen sind separat in der Bilanz ausgewiesen (oder im Anhang angegeben) und werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Zeitwert abzüglich noch anfallender Veräußerungskosten bewertet. Diese Sachanlagen werden nicht weiter abgeschrieben. Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten einer zum Verkauf bestimmten Gruppe werden separat in den jeweiligen Positionen der Bilanz ausgewiesen (oder im Anhang angegeben).

Vor dem Übergang auf SFAS 144 hat DaimlerChrysler außerplanmäßige Abschreibungen auf Anlagevermögen gemäß SFAS 121 »Accounting for the Impairment of Long-Lived Assets and for Long-Lived Assets to be Disposed Of« bilanziert.

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; dabei kommt im Allgemeinen das Durchschnittswertverfahren oder die Fifo-Methode (»First-in-First-out«) zur Anwendung. Einige Tochtergesellschaften in den USA bewerten bestimmte Vorräte nach der Lifo-Methode (»Last-in-First-out«). Die Herstellungskosten umfassen neben den direkten Kosten für Fertigungsmaterial und -löhne anteilige Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen.

Wertpapiere und Beteiligungen. Wertpapiere und Beteiligungen werden mit Marktpreisen bewertet, sofern diese verfügbar sind. 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 Income (Loss) ausgewiesen. Alle sonstigen Wertpapiere und Beteiligungen werden mit ihren Anschaffungskosten bewertet. Sinkt der Zeitwert eines zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiers und bestimmter Beteiligungen nicht nur vorübergehend unter den Buchwert, führt dies zu einer Abschreibung des Buchwertes auf den Zeitwert. Die Abschreibung wird erfolgswirksam vorgenommen und führt zu einer neuen Basis für die Anschaffungskosten.

Liquide Mittel. Die liquiden Mittel des Konzerns werden unter verschiedenen Bilanzpositionen ausgewiesen. Anmerkung 21 enthält hierzu nähere Informationen. Im Rahmen der Konzernkapitalflussrechnung berücksichtigt der Konzern als liquide Mittel sämtliche 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 grundsätzlich nur 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 Verbindlichkeiten und bewertet sie mit ihrem Zeitwert. Zeitwertveränderungen der Derivate werden regelmäßig im Ergebnis oder im Eigenkapital als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Income (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 Income (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, sind erfolgswirksam zum Zeitwert zu bilanzieren. Darüber hinaus sieht SFAS 133 vor, dass bestimmte, in Trägerkontrakten eingebettete derivative Instrumente separat bilanziert werden.

Weitere Informationen zu den Finanzinstrumenten sind in Anmerkung 32 enthalten.

Rückstellungen. Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungsbetrages zuverlässig schätzbar ist.

DaimlerChrysler bildet Rückstellungen für Umweltschutzverpflichtungen, wenn eine Inanspruchnahme wahrscheinlich ist und der Betrag zuverlässig geschätzt werden kann. Rückstellungen für Umweltschutzverpflichtungen werden grundsätzlich spätestens dann gebildet, wenn Gutachten zur Behebung von Umweltschäden vorliegen. Bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen werden die Rückstellungen angepasst. Zukünftige Aufwendungen für Umweltschutzverpflichtungen werden nicht auf den Barwert diskontiert. Rückgriffsforderungen auf andere Dritte im Zusammenhang mit Umweltschutzverpflichtungen werden aktiviert, wenn die entsprechende Realisation wahrscheinlich ist.

Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft. Konten mit Sichteinlagen werden unter den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Zinszahlungen auf die Sichteinlagen werden bei Fälligkeit in den Umsatzkosten berücksichtigt.

Neue Rechnungslegungsvorschriften. Im Juni 2001 hat das Financial Accounting Standards Board (»FASB«) SFAS 143 »Accounting for Asset Retirement Obligations« herausgegeben. SFAS 143 schreibt vor, dass der Zeitwert einer Verpflichtung aus dem Abgang von Anlagevermögen in der Periode anzusetzen ist, in der eine rechtliche Verpflichtung eingegangen wird, die im Zusammenhang mit dem Abgang von Gegenständen des Sachanlagevermögens entsteht und aus der Anschaffung, der Konstruktion, der Entwicklung und/oder dem geschäftsüblichen Betrieb der Anlagen resultiert. Die mit dem Abgang anfallenden Aufwendungen werden als Bestandteil der Anschaffungskosten der betreffenden Anlage aktiviert und über deren Nutzungsdauer abgeschrieben. Im Rahmen der Folgebewertung der Rückstellung werden jeweils am Ende der Periode Aufzinsungen und Anpassungen an geänderte Schätzungen zu den Zahlungsmittelabflüssen aus der Verpflichtung vorgenommen. Der Konzern hat SFAS 143 seit 1. Januar 2003 anzuwenden. Die Anwendung von SFAS 143 hatte keinen wesentlichen Effekt auf den Konzernabschluss.

Im Juni 2002 veröffentlichte das FASB SFAS 146 »Accounting for Costs Associated with Exit or Disposal Activities«. SFAS 146 behandelt die Bilanzierung von Kosten in Zusammenhang mit Stilllegungs- oder Veräußerungsvorgängen und ersetzt EITF 94-3 »Liability Recognition for Certain Employee Termination Benefits and Other Costs to Exit an Activity«. SFAS 146 ist auf Stilllegungs- und Veräußerungsvorgänge, die nach dem 31. Dezember 2002 initiiert wurden, anzuwenden. Die Einführung von SFAS 146 hatte keinen wesentlichen Effekt auf den Konzernabschluss.

Der im November 2002 vom Emerging Issues Task Force (»EITF«) erzielte und im Mai 2003 hinsichtlich des Anwendungsbereichs geringfügig revidierte Konsens in Bezug auf EITF 00-21 »Revenue Arrangements with Multiple Deliverables« befasst sich mit der Bilanzierung von Umsatzgeschäften mit mehreren Teilleistungen seitens des Verkäufers. EITF 00-21 beschreibt, unter welchen Bedingungen eine Aufteilung eines Umsatzgeschäfts mit mehreren Teilleistungen in getrennte Bilanzierungseinheiten erfolgen muss. Darüber hinaus wird vorgegeben, wie in diesen Fällen der Gesamtumsatz aus einer Transaktion auf die identifizierten Bilanzierungseinheiten aufgeteilt werden muss. EITF 00-21 ist auf Abschlüsse für Berichtsperioden ab dem 1. Juli 2003 anzuwenden. DaimlerChrysler wendet EITF 00-21 seit dem 1. Juli 2003 auf neue Geschäftsvorfälle an. Die Einführung von EITF 00-21 hatte keinen wesentlichen Effekt auf den Konzernabschluss.

Im November 2002 hat das FASB die 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« herausgegeben. FIN 45 erweitert die Angabepflichten, denen ein Garantiegeber in seinem Abschluss bezüglich den Verpflichtungen aus den von ihm gewährten Garantien unterliegt. FIN 45 stellt zudem klar, dass ein Garantiegeber zum Zeitpunkt der Garantiezusage eine Passivierung in Höhe des Zeitwertes für die grundsätzliche Übernahme der Verpflichtung aus der Gewährung der Garantie vorzunehmen hat, sofern nicht eine betragsmäßig höhere Rückstellung für einen wahrscheinlichen Verlust aus der Inanspruchnahme gemäß SFAS 5 zu bilden ist. Die Ansatz- und Bewertungsvorschriften aus FIN 45 sind seit dem 1. Januar 2003 auf neu herausgegebene oder modifizierte Garantien anzuwenden, wobei sich kein wesentlicher Effekt auf den Konzernabschluss ergab. Die Angabepflichten aus FIN 45 sind in allen (auch unterjährigen) Abschlüssen vorgeschrieben, die nach dem 15. Dezember 2002 enden (vgl. Anmerkungen 25b und 31).

Im Dezember 2002 verabschiedete das FASB den Bilanzierungsstandard SFAS 148 »Accounting for Stock-Based Compensation – Transition and Disclosure – an amendment of FASB Statement No. 123«. Dieser Standard ergänzt SFAS 123 »Accounting for Stock-Based Compensation« um alternative Übergangsvorschriften bei freiwilliger erstmaliger Bilanzierung der aktienorientierten Vergütung auf Basis von Zeitwerten. Darüber hinaus sieht SFAS 148 bei der Bilanzierung aktienorientierter Vergütung für alle (auch unterjährigen) Abschlüsse zusätzliche Anhangangaben zur angewandten Bilanzierungsmethode und zu den daraus resultierenden Ergebniseffekten vor (vgl. Anmerkung 24 und nachfolgende Tabelle).

Im zweiten Quartal des Jahres 2003 hat DaimlerChrysler erstmalig die Vorschriften von SFAS 123 – gemäß der in SFAS 148 eingeräumten Möglichkeit – 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 zum Ausgabezeitpunkt der Optionen 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. Durch den Übergang auf SFAS 123 erhöhte sich, bezogen auf die im April 2003 gewährten Optionsrechte, der Personalaufwand innerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2003 um € 37 Mio. (€ 23 Mio. nach Steuern und € 0,02 je Aktie). 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 ausübbaren Optionsrechte in jeder Periode ergeben hätten.

	2003	2002	2001
Konzernergebnis (in Mio. €)			
Konzernergebnis	**448**	4.718	(662)
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	**81**	47	22
Abzüglich: Summe Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	**(164)**	(161)	(94)
Pro-forma-Konzernergebnis	**365**	4.604	(734)
Ergebnis je Aktie (in €):			
Ergebnis je Aktie	**0,44**	4,68	(0,66)
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	**0,36**	4,57	(0,73)
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	**0,44**	4,67	(0,66)
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	**0,36**	4,54	(0,73)

Im Dezember 2003 veröffentlichte das FASB FIN 46 (überarbeitet Dezember 2003) »Consolidation of Variable Interest Entities« (»FIN 46R«), die sich damit befasst, wie ein Unternehmen untersuchen muss, ob es ein anderes Unternehmen anders als durch Stimmrechte kontrolliert und infolgedessen gegebenenfalls das andere Unternehmen konsolidieren muss. FIN 46R ersetzt FIN 46 »Consolidation of Variable Interest Entities«, die im Januar 2003 veröffentlicht wurde. DaimlerChrysler hat die nicht geänderten Vorschriften von FIN 46R auf Zweckgesellschaften (»Special Purpose Entities«) zum 31. Dezember 2003 angewendet. DaimlerChrysler wird FIN 46R auf alle Gesellschaften, die keine Zweckgesellschaften sind, zum 31. März 2004 anwenden.

Weitere Informationen bezüglich der Auswirkung von FIN 46R auf den Konzernabschluss sind in Anmerkungen 2 und 3 enthalten.

Im März 2003 hat das EITF einen Konsens bezüglich der noch ausstehenden Themen von EITF 02-9 »Accounting for Changes That Result in a Transferor Regaining Control of Financial Assets Sold« erzielt. EITF 02-9 verpflichtet den Veräußerer, Finanzaktiva, die vormals als verkauft bilanziert wurden, zum Zeitwert anzusetzen, wenn die Verfügungsgewalt über diese Finanzaktiva zurückgewonnen wird. Die Bilanzierung soll so erfolgen, als ob der Veräußerer diese Finanzaktiva zurückerwerben würde. Gleichzeitig hat der Veräußerer eine entsprechende Verpflichtung gegenüber dem Erwerber auszuweisen. Die Realisierung von Gewinnen oder Verlusten beim Veräußerer ist ausgeschlossen, wenn dieser die Verfügungsgewalt über die veräußerten Vermögensgegenstände zurückerlangt. Diese Regelung gilt ebenfalls für zurückbehaltene Anteilsrechte oder hinsichtlich so genannter qualifizierter Zweckgesellschaften, die die Voraussetzungen für qualifizierte Zweckgesellschaften nicht mehr erfüllen. Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten aus dem »Servicing« und andere zurückbehaltene Anteilsrechte sind weiterhin separat zu bilanzieren. Die Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen ist zum Zeitpunkt der Wiedererlangung der Verfügungsgewalt unzulässig. Die Bestimmungen aus EITF 02-9 sind ab dem 2. April 2003 auf alle Veränderungen anzuwenden, durch die der Veräußerer die Verfügungsgewalt über die vormals verkauften Finanzaktiva zurückerlangt. Die Einführung des EITF 02-9 hatte keinen wesentlichen Effekt auf den Konzernabschluss.

Im April 2003 hat das FASB SFAS 149 »Amendment of Statement 133 on Derivative Instruments and Hedging Activities« veröffentlicht. SFAS 149 enthält Ergänzungen und Klarstellungen bezüglich der Bilanzierung von derivativen Finanzinstrumenten und Absicherungsstrategien nach SFAS 133. Dieser Standard ist grundsätzlich auf alle Verträge anzuwenden, die nach dem 30. Juni 2003 abgeschlossen bzw. modifiziert werden. Für die Bestimmungen von SFAS 149, die bereits Teil einer Veröffentlichung der Derivative Implementation Group (»DIG«) waren und die vor dem 15. Juni 2003 in Kraft getreten sind, gelten weiterhin die Übergangsregelungen der entsprechenden DIG-Veröffentlichungen. Die Anwendung dieses Standards hatte keinen wesentlichen Effekt auf den Konzernabschluss.

Im Mai 2003 hat das FASB den Bilanzierungsstandard SFAS 150 »Accounting for Certain Financial Instruments with Characteristics of both Liabilities and Equity« herausgegeben. Der Standard regelt die Bilanzierung von bestimmten Finanzinstrumenten, die vielfach in Aktienrückkaufprogrammen Anwendung finden und bisher von den Emittenten als Eigenkapital ausgewiesen wurden. Nach SFAS 150 sind bestimmte freistehende Finanzinstrumente, die sowohl Merkmale von Verbindlichkeiten als auch von Eigenkapital aufweisen, als Verbindlichkeiten auszuweisen. In den meisten Fällen sind die entsprechenden Zeitwertveränderungen ergebniswirksam zu erfassen. SFAS 150 kann sich auf die Kennzahlen, Steuerungsgrößen und bestimmte Aktienrückkaufprogramme von Unternehmen auswirken. DaimlerChrysler wendet die Vorschriften dieses Standards auf alle Finanzinstrumente an, die nach dem 31. Mai 2003 abgeschlossen bzw. modifiziert wurden; darüber hinaus werden die Vorschriften auf alle zu diesem Zeitpunkt bestehenden Finanzinstrumente seit dem 1. Juli 2003 angewendet. Die Anwendung von SFAS 150 hatte keinen wesentlichen Effekt auf den Konzernabschluss.

Im Mai 2003 hat das EITF einen Konsens zu EITF 01-8 »Determining Whether an Arrangement Contains a Lease« erzielt. EITF 01-8 erläutert bestimmte Vorschriften des SFAS 13 »Accounting for Leases« im Hinblick auf die Identifikation von Leasing-Elementen in Vereinbarungen, die keine expliziten Bestimmungen zu einem Leasingverhältnis enthalten. Sämtliche Leasing-Elemente, die gemäß EITF 01-8 identifiziert werden, unterliegen den derzeit gültigen Bestimmungen zur Leasing-Bilanzierung für Leasinggeber und -nehmer. DaimlerChrysler hat EITF 01-8 beginnend mit dem 1. Juli 2003 prospektiv auf neu abgeschlossene, modifizierte bzw. im Rahmen eines Unternehmenskaufs erworbene Vereinbarungen angewendet. Die Einführung von EITF 01-8 hatte keinen wesentlichen Effekt auf den Konzernabschluss.

Im November 2003 erzielte das EITF einen Konsens in Bezug auf einen Teil der Fragestellungen von EITF 03-1 »The Meaning of Other-Than-Temporary Impairment and Its Application to Certain Investments«. EITF 03-1 behandelt die Bedeutung von nicht nur vorübergehenden Wertminderungen und ihre Anwendung auf Wertpapiere und Beteiligungen, die unter die Kategorien »Available-for-Sale« oder »Held-to-Maturity« nach SFAS 115 »Accounting for Certain Investments in Debt and Equity Securities« fallen sowie Beteiligungen, die mit ihren Anschaffungskosten oder nach der Equity-Methode bilanziert werden. Obwohl kein Konsens in Bezug auf die Beurteilung, wann eine nicht nur vorübergehende Wertminderungen bei Wertpapieren und Beteiligungen vorliegt, erzielt werden konnte, wurden bestimmte quantitative und qualitative Angabepflichten für unrealisierte Verluste im Zusammenhang mit Eigenkapital- und Schuldtiteln beschlossen, die entweder als »Available-for-Sale« oder als »Held-to-Maturity« klassifiziert werden. Die in EITF 03-1 vorgesehenen Angabepflichten gelten für Geschäftsjahre, die nach dem 15. Dezember 2003 enden (vgl. Anmerkung 20).

Im Dezember 2003 hat das Accounting Standards Executive Committee des American Institute of Certified Public Accountants das Statement of Position (»SOP«) 03-3 »Accounting for Certain Loans or Debt Securities Acquired in a Transfer« herausgegeben. SOP 03-3 ist auf Anleihen und Wertpapiere mit Anleihecharakter anzuwenden, die im Rahmen eines Transfers (einschließlich Unternehmenszusammenschlüsse) erworben wurden und begrenzt die bilanzielle Berücksichtigung der Ertragsspanne (»Accretable Yield«) und deren Darstellung im Abschluss auf den Betrag, um den die erwartungsgemäß zu vereinnahmenden Cash Flows die Anschaffungskosten übersteigen. Das SOP untersagt die Übernahme oder Berücksichtigung einer Wertberichtigung bei der erstmaligen Einbuchung. Nachträgliche Erhöhungen der erwartungsgemäß zu vereinnahmenden Cash Flows sind prospektiv zu erfassen. Nachträgliche Rückgänge sind als Wertberichtigung zu erfassen. Die Bestimmungen sind auf Anleihen anzuwenden, die in nach dem 15. Dezember 2004 beginnenden Geschäftsjahren erworben wurden. Die Bestimmungen über Wertberichtigungen gelten prospektiv in den Folgejahren hinsichtlich aller am 15. Dezember 2004 bestehenden Anleihen. DaimlerChrysler untersucht gegenwärtig, welchen Effekt SOP 03-3 auf den Konzernabschluss haben wird.

Im Dezember 2003 hat das FASB SFAS 132 (überarbeitet 2003) »Employers' Disclosure about Pensions and Other Postretirement Benefits – an amendment of FASB Statements No. 87, 88, and 106« herausgegeben. Dieser Bilanzierungsstandard erfordert zusätzliche Anhangangaben zu den Fondsvermögen für die Verpflichtungen für Pensionen und für andere Versorgungsleistungen, zu den Verpflichtungen, zu den Netto-Aufwendungen sowie zu den Zahlungsströmen. DaimlerChrysler macht diese zusätzlichen Anhangangaben erstmals zum 31. Dezember 2003 (vgl. Anmerkung 25a).

2. Konsolidierungskreis und bestimmte »Variable Interest Entities«

Konsolidierungskreis. Der Konsolidierungskreis umfasst - neben der DaimlerChrysler AG - 440 (i. V. 451) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 3 Gesellschaften (»Variable Interest Entities«), die gemäß dem Bilanzierungsstandard FIN 46R zu konsolidieren sind. Darüber hinaus werden 100 (i. V. 102) Unternehmen at equity nach der Buchwertmethode einbezogen. Im Berichtsjahr sind 22 Tochterunternehmen erstmals in den Konzernabschluss einbezogen worden. 33 Tochterunternehmen sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Die Auswirkungen aus der Änderung des Konsolidierungskreises auf die Konzernbilanz und auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind bei den einzelnen Abschlussposten erläutert. Nicht konsolidiert werden 324 (i. V. 305) Tochterunternehmen (»verbundene Unternehmen«), deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zusammen genommen von untergeordneter Bedeutung ist. Der Einfluss dieser nicht konsolidierten Tochterunternehmen auf die Konzernaktiva, den Konzernumsatz und das Konzernergebnis lag für alle dargestellten Perioden bei ungefähr 1%. 3 (i. V. 5) Gesellschaften, deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Verfügungsbeschränkungen unterliegen, werden nicht konsolidiert. Im Konzernabschluss werden Beteiligungen an 72 (i. V. 112) assoziierten Unternehmen »at cost« bewertet und unter Beteiligungen ausgewiesen, da sie für die zutreffende Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind.

»Variable Interest Entities«. Wie in Anmerkung 1 beschrieben, wendete DaimlerChrysler bestimmte Vorschriften des FIN 46R zum 31. Dezember 2003 an. Die Anwendung der Vorschriften des FIN 46R hatte die im Folgenden beschriebenen Auswirkungen auf den Konzernabschluss:

Konsolidierte »Special Purpose Entities«. DaimlerChrysler identifizierte mehrere 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 zum 31. Dezember 2003 konsolidiert. Bei diesen Leasingstrukturen wurden »Variable Interest Entities« gegründet, deren Eigentümer ein Dritter ist. Die »Variable Interest Entities« nahmen finanzielle Mittel auf, 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 2003 € 0,4 Mrd., die Summe der Verbindlichkeiten € 0,4 Mrd. In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurde ein kumulierter Effekt aus der Erstkonsolidierung dieser »Special Purpose Entities« in Höhe von € 30 Mio. (darin Steuereffekt von € 35 Mio.) berücksichtigt (vgl. Anmerkung 11). 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.

Vereinbarungen mit Bankenfonds. DaimlerChrysler verkauft im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit Forderungen aus dem Automobilgeschäft an Bankenfonds, die solche Forderungen von mehreren einzelnen Verkäufern übernehmen. Diese Bankenfonds stellen »Variable Interest Entities« dar. Die Finanzierung eines Bankenfonds wird in der Regel durch die Ausgabe von Asset-Backed-Securities sichergestellt, die durch das Vermögen der Gesellschaft besichert sind. Im Allgemeinen betreibt DaimlerChrysler für diese verkauften Forderungen das Servicing. DaimlerChrysler behält auch Rechte an den an Bankenfonds verkauften Forderungen zurück, die das gesamte Ausfallrisiko, das Risiko aus vorzeitiger Tilgung und das Risiko aus Zinsänderungen nahezu abdecken. Obwohl signifikante Verbindungen zu solchen »Variable Interest Entities« bestehen, kam DaimlerChrysler in seiner Prüfung zum Ergebnis, dass der Konzern nicht als wesentlicher Nutznießer dieser Strukturen zu betrachten ist und daher keiner Konsolidierungspflicht unterliegt. Das Volumen der an Bankenfonds veräußerten Forderungen und der entsprechenden zurückbehaltenen Rechte beläuft sich zum 31. Dezember 2003 auf rund € 4,4 Mrd. bzw. € 0,8 Mrd. Dies entspricht auch dem maximal aus diesen Verbindungen resultierenden Verlustrisiko für den Konzern.

Weitere signifikante variable Anteile an Finanzanlagen, Händlern, Lieferanten und Dienstleistern. DaimlerChrysler hält darüber hinaus Eigenkapitalanteile oder andere variable Anteile an weiteren Gesellschaften. Darunter fallen Anteile, die »at cost« in den Konzernabschluss einbezogen werden, Händler, Lieferanten und Dienstleister. An diesen Gesellschaften hält der Konzern signifikante variable Anteile, erwartet jedoch nicht, nach Abschluss der Untersuchungen im ersten Quartal 2004 feststellen zu müssen, der wesentliche Nutznießer dieser Gesellschaften zu sein. Diese Gesellschaften wiesen zum 31. Dezember 2003 Aktiva in Höhe von € 0,3 Mrd. und Verbindlichkeiten in Höhe von € 0,3 Mrd. aus. Das maximale Verlustrisiko für DaimlerChrysler aus den Verbindungen zu diesen Gesellschaften betrug zum 31. Dezember 2003 € 0,2 Mrd. Assoziierte Unternehmen, die von DaimlerChrysler nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden, unterliegen ebenfalls den Anforderungen von FIN 46R. Da DaimlerChrysler seinen Anteil an den Gewinnen und Verlusten bestimmter assoziierter Gesellschaften, wie z.B. EADS, MMC und MFTBC mit dreimonatiger Verzögerung in den Konzernabschluss einbezieht, würde ein eventuell entstehender Effekt aus der Erstanwendung von FIN 46R auf »Special Purpose Entities« in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im ersten Quartal 2004 und auf die übrigen »Variable Interest Entities« im zweiten Quartal 2004 zu berücksichtigen sein.

3. Wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen und at equity einbezogene »Variable Interest Entities«

Wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen. Zum 31. Dezember 2003 sind die folgenden wesentlichen Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen:

Gesellschaft	Beteiligungsquote
European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«)	33,0 %
Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«)	37,0 %
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»MFTBC«)	43,0 %

Weitere Informationen zu EADS, MMC und MFTBC sind in Anmerkung 4 (Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen), in Anmerkung 8 (Finanzergebnis) und in Anmerkung 11 (Anpassungen aus der Erstanwendung) enthalten.

Die Börsenwerte der Anteile an EADS und MMC betrugen zum 31. Dezember 2003 € 5.027 Mio. bzw. € 889 Mio. Anteile an MFTBC werden nicht an der Börse gehandelt.

Die Buchwerte der Beteiligungen an EADS, MMC und MFTBC waren zum 31. Dezember 2003 bzw. 2002 wie folgt:

	31. Dezember	
Angaben in Mio. €	2003	2002
EADS	**3.583**	4.396
MMC	**959**	1.316
MFTBC[1]	**831**	–

1 Erwerb im Jahr 2003. DaimlerChrysler bilanziert MFTBC seit dem 14. März 2003 nach der Equity-Methode (vgl. Anmerkung 4).

Zum 30. September 2003 stellte DaimlerChrysler fest, dass der anteilige Marktwert der EADS den Buchwert nicht nur vorübergehend unterschritt. Aus diesem Grund hat DaimlerChrysler den Buchwert der Beteiligung an EADS zum 30. September 2003 außerplanmäßig in Höhe von € 1,96 Mrd. auf den anteiligen Marktwert von € 3,5 Mrd. abgeschrieben (vgl. Anmerkung 8). Die Abschreibung ist im Finanzergebnis des Jahres 2003 enthalten. Der wertberichtigte Buchwert bildet die neue Basis für die Fortschreibung der EADS nach der Equity-Methode.

Am 31. Dezember 2003 überstieg der Buchwert der Beteiligungen an MMC und MFTBC das anteilige Reinvermögen (Eigenkapital) um € 546 Mio. bzw. € 105 Mio. Der Anteil des Konzerns am Reinvermögen der EADS lag dagegen um € 1.899 Mio. über dem Buchwert. Die über dem anteiligen Reinvermögen liegenden Buchwerte resultieren daraus, dass bestimmte Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten dieser Beteiligungen zum Erwerbszeitpunkt auf den Marktwert angepasst wurden. Verbliebene aktive Unterschiedsbeträge wurden als Geschäftswert berücksichtigt.

Die folgenden Übersichten stellen, mit einem dreimonatigen Verzug, die zusammengefassten US-GAAP-Abschlüsse von EADS, MMC und MFTBC dar (Werte in Mio. € auf der Basis von 100%), die Basis der Equity-Bewertung für den DaimlerChrysler Konzernabschluss sind:

EADS

	2003	2002
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung [1]		
Umsatzerlöse	**27.650**	28.769
Jahresergebnis	**348**	521
Angaben zur Bilanz [2]		
Anlagevermögen	**27.305**	26.254
Umlaufvermögen	**24.804**	19.207
Summe Aktiva	**52.109**	45.461
Eigenkapital	**16.611**	13.143
Anteile in Fremdbesitz	**1.717**	942
Rückstellungen	**8.055**	8.262
Verbindlichkeiten	**25.726**	23.114
Summe Passiva	**52.109**	45.461

1 Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Oktober bis 30. September.
2 Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. September.

MMC

	2003	2002
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung [1]		
Umsatzerlöse	**27.129**	27.847
Jahresergebnis	**(759)**	(238)
Angaben zur Bilanz [2]		
Anlagevermögen	**7.287**	10.465
Umlaufvermögen	**10.237**	11.971
Summe Aktiva	**17.524**	22.436
Eigenkapital	**1.116**	1.422
Anteile in Fremdbesitz	**114**	121
Rückstellungen	**4.077**	5.039
Verbindlichkeiten	**12.217**	15.854
Summe Passiva	**17.524**	22.436

1 Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Oktober bis 30. September.
2 Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. September.

MFTBC [1]

	2003
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung [2]	
Umsatzerlöse	**4.948**
Jahresergebnis	**130**
Angaben zur Bilanz [3]	
Anlagevermögen	**2.531**
Umlaufvermögen	**3.515**
Summe Aktiva	**6.046**
Eigenkapital	**1.688**
Anteile in Fremdbesitz	**13**
Rückstellungen	**1.215**
Verbindlichkeiten	**3.130**
Summe Passiva	**6.046**

1 Erwerb im Jahr 2003. DaimlerChrysler bilanziert MFTBC seit dem 14. März 2003 nach der Equity-Methode.
2 Die Angaben betreffen den Zeitraum 6. Januar 2003 (Ausgründung) bis 30. September 2003 (vgl. Anmerkung 4).
3 Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. September 2003.

Die anteiligen Equity-Ergebnisse aus den Beteiligungen an EADS, MMC und MFTBC sowie Anpassungen aus Sicht des Konzerns als Investor, wie etwa außerordentliche Abschreibungen, sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in der Position »Finanzergebnis« (vgl. Anmerkung 8) enthalten und setzen sich wie folgt zusammen:

	2003	2002	2001
Angaben in Mio. €			
EADS	**(1.845)[1]**	281[2]	686[3]
MMC	**(281)**	(88)	(436)
MFTBC [4]	**56**	–	–

1 Einschließlich Abschreibungen auf den Beteiligungsbuchwert der EADS in Höhe von € 1,96 Mrd. (vgl. Anmerkung 8).
2 Einschließlich Abschreibungen auf den Geschäftswert in Höhe von € 114 Mio. unter »Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20« (vgl. Anmerkung 1 und Anmerkung 11).
3 Infolge einer Ausgabe neuer Anteile einer EADS-Tochtergesellschaft entstand im Jahr 2001 ein Ertrag in Höhe von € 747 Mio. (vgl. Anmerkung 8).
4 Erwerb im Jahr 2003. DaimlerChrysler bilanziert MFTBC ab dem 14. März 2003 nach der Equity-Methode.

At equity einbezogene »Variable Interest Entities«. DaimlerChrysler hält signifikante variable Anteile an einer Reihe von assoziierten Gesellschaften, die keine Zweckgesellschaften sind, jedoch »Variable Interest Entities« sein könnten. Sofern DaimlerChrysler feststellt, dass eine oder mehrere dieser Gesellschaften »Variable Interest Entities« sind und dass der Konzern der wesentliche Nutznießer ist, werden diese Gesellschaften in Übereinstimmung mit FIN 46R zum 31. März 2004 in den Konzernabschluss einbezogen. Insbesondere wurden zwei »Variable Interest Entities« identifiziert, bei denen das maximale Verlustrisiko aus Konzernsicht wesentlich ist – die debis AirFinance (»dAF«) und die Toll Collect GmbH (»Toll Collect«). DaimlerChrysler hat festgestellt, dass der Konzern nicht wesentlicher Nutznießer dieser beiden Gesellschaften ist und eine Konsolidierung deshalb nicht erforderlich ist.

Im November 1995 beteiligte sich DaimlerChrysler mit insgesamt 45% an debis AirFinance (»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 werden von mehreren Banken gehalten. Zum 31. Dezember 2003 betrugen die Bilanzsumme von dAF € 2,6 Mrd., die Finanzverbindlichkeiten € 1,8 Mrd., die gesamten Verbindlichkeiten € 2,5 Mrd. und das Eigenkapital € 0,1 Mrd. Die Umsatzerlöse von dAF beliefen sich im Jahr 2003 auf € 0,3 Mrd. Die Verbindungen von DaimlerChrysler zu dAF bestehen im Wesentlichen aus der Kapitalbeteiligung sowie aus nachrangigen Darlehensforderungen und unbesicherten Darlehen. Das maximale Verlustrisiko von DaimlerChrysler beschränkt sich auf das ursprüngliche Investment sowie die nachrangigen und unbesicherten Darlehen und betrug per 31. Dezember 2003 insgesamt € 0,6 Mrd.

DaimlerChrysler, die Deutsche Telekom AG (»Deutsche Telekom«) und die Compagnie Financiere et Industrielle des Autoroutes S.A. (»Cofiroute«) (insgesamt das »Konsortium«) haben im Dezember 2002 einen Vertrag geschlossen, um ein elektronisches Mauterhebungssystem im Rahmen einer gemeinsamen Projektgesellschaft zu entwickeln und zu betreiben. Im September 2002 hat das Konsortium mit der Bundesrepublik Deutschland eine Vereinbarung über die Entwicklung und den Betrieb eines Systems zur Erfassung und Erhebung von Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht getroffen (Betreibervertrag). DaimlerChrysler und die Deutsche Telekom halten jeweils 45% und Cofiroute hält 10% der Anteile sowohl an dem Konsortium als auch an der Projektgesellschaft. Zum 31. Dezember 2003 belief sich die Bilanzsumme von Toll Collect auf € 1,1 Mrd., die Finanzverbindlichkeiten betrugen € 0,5 Mrd., die gesamten Verbindlichkeiten € 1,1 Mrd. Die Verbindungen von DaimlerChrysler zu Toll Collect bestehen aus der Kapitalbeteiligung an Toll Collect, Forderungen und verschiedenen Garantien. Im Rahmen der at equity-Bewertung wurde das Investment vollständig abgeschrieben. Dem Risiko aus den gegebenen Garantien wurde zum 31. Dezember 2003 durch die Bildung einer Rückstellung in Höhe von € 0,1 Mrd. Rechnung getragen. Nach Auffassung von DaimlerChrysler könnte das maximale Verlustrisiko aus der Verbindung zu Toll Collect über die zurückgestellte Verpflichtung hinausgehen, da weitere Risiken durch Garantien, die zugunsten von Toll Collect ausgegeben wurden, zu betrachten sind (vergleiche Anmerkung 31).

Darüber hinaus hält DaimlerChrysler signifikante variable Anteile an weiteren assoziierten Unternehmen, bei denen der Konzern nicht der wesentliche Nutznießer ist. Zum 31. Dezember 2003 belief sich die Bilanzsumme dieser Gesellschaften auf € 0,6 Mrd., die gesamten Verbindlichkeiten betrugen € 0,4 Mrd. Das maximale Verlustrisiko des Konzerns aus der Verbindung zu diesen Gesellschaften beläuft sich auf € 0,3 Mrd.

4. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

Am 31. Dezember 2003 veräußerte DaimlerChrysler entsprechend der Strategie zur Konzentration auf das automobile Kerngeschäft seine 100%-Beteiligung an der MTU Aero Engines GmbH (»MTU Aero Engines«) an die Kapitalanlagegesellschaft Kohlberg, Kravis and Roberts & Co. Ltd. (»KKR«). Der Kaufpreis für das operative Geschäft betrug € 1.450 Mio. Abzüglich der bei MTU Aero Engines verbleibenden 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 ist DaimlerChrysler verpflichtet, im Jahr 2004 eine Ausgleichszahlung an United Technologies Corporation, die Muttergesellschaft von Pratt & Whitney, in Höhe von $ 250 Mio. zu leisten. Die Zahlungsströme und das Ergebnis aus der Geschäftstätigkeit von MTU Aero Engines sind im Konzernabschluss für das Jahr 2003 vollständig enthalten. Der Verkauf führte zu einem Ertrag in Höhe von € 882 Mio. nach Steuern. Das Ergebnis und der Ertrag sind in Übereinstimmung mit SFAS 144 als aufgegebene Aktivitäten ausgewiesen (vgl. Anmerkung 10). Infolge der Veräußerung reduzierte sich die Konzernbilanz im Jahr 2003 um die folgenden Werte: € 366 Mio. Anlagevermögen, € 805 Mio. Umlaufvermögen, € 378 Mio. Verbindlichkeiten und € 863 Mio. Rückstellungen.

Im November 2003 hat DaimlerChrysler entsprechend der Strategie zur Konzentration auf das automobile 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 insgesamt zu einem Ertrag in Höhe von € 11 Mio. vor Steuern, der im sonstigen betrieblichen Ertrag des Segments Nutzfahrzeuge enthalten ist. Der verbleibende 40%-Anteil von DaimlerChrysler an der Mercedes-Benz Lenkungen GmbH wird nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Infolge der Veräußerung reduzierte sich die Konzernbilanz im Jahr 2003 um die folgenden Werte: € 30,3 Mio. Anlagevermögen, € 114,9 Mio. Umlaufvermögen, € 33,2 Mio. Verbindlichkeiten und € 63,2 Mio. Rückstellungen.

Im September 2003 hat DaimlerChrysler, im Rahmen der Konzernstrategie zur Konzentration auf das automobile 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 des Segments Mercedes Car Group enthalten ist. Bis zur Veräußerung wurde die CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH »at cost« in den Konzernabschluss einbezogen.

MMC gliederte am 6. Januar 2003 ihren Bereich »Fuso Truck and Bus« aus und gründete die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»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 MFTBC zu einem Kaufpreis von € 764 Mio. in bar. Ebenfalls am 14. März 2003 erwarben zehn Gesellschaften der Mitsubishi Gruppe, darunter die Mitsubishi Corporation, die Mitsubishi Heavy Industries und die Bank of Tokyo Mitsubishi, gemäß einer gesonderten Vereinbarung einen Minderheitsanteil von insgesamt 15% an MFTBC zu einem Kaufpreis von rund € 266 Mio. in bar von MMC. Infolge dieser Transaktionen hält MMC einen Minderheitsanteil von 42% an MFTBC. DaimlerChrysler hat einen Anteil des Kaufpreises in Höhe von € 34 Mio. den Geschäftswerten zugeordnet (vgl. Anmerkung 12). Darüber hinaus wurden € 36 Mio. des Kaufpreises der Konzernbeteiligung an MMC, die DaimlerChrysler im Rahmen der erstmaligen at equity-Einbeziehung von MMC in den Jahren 2000 und 2001 den MFTBC-Aktivitäten zugeordnet hatte, auf die Beteiligung an MFTBC übertragen, die dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet ist. DaimlerChrysler bilanziert seine Beteiligung an MFTBC entsprechend der Equity-Methode (vgl. Anmerkung 3). Die anteiligen Ergebnisse der Beteiligung werden dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet. Wie in Anmerkung 38 beschrieben unterzeichnete DaimlerChrysler am 15. Januar 2004 eine Vereinbarung mit MMC über den Erwerb eines weiteren Anteils in Höhe von 22% an MFTBC, der noch unter dem Vorbehalt kartellrechtlicher Genehmigungen in den betroffenen Ländern steht. Der Kaufpreis für diesen weiteren Anteil beträgt voraussichtlich rund € 0,4 Mrd. in bar. DaimlerChrysler rechnet mit dem Abschluss des Erwerbs voraussichtlich im März 2004 und wird MFTBC im zweiten Quartal 2004 vollständig in den Konzernabschluss einbeziehen.

Während des Geschäftsjahres 2003 erwarb der Konzern 11 (2002: 18) europäische Automobilhändler. Keiner dieser Erwerbe war wesentlich. Die hierfür bezahlten Kaufpreise von insgesamt € 56 (2002: 86) Mio. führten zu Zugängen bei den Geschäftswerten von rd. € 26 (2002: 61) Mio.

Im vierten Quartal 2002 traf DaimlerChrysler entsprechend der Strategie zur Konzentration auf das automobile Kerngeschäft Vereinbarungen über den Verkauf einer Mehrheitsbeteiligung von 51% an VM Motori S.p.A. und einem 100%-Anteil an Detroit Diesel Motores do Brasil Ltda, beides 100%-Tochtergesellschaften von DaimlerChrysler. Die Veräußerungen wurden im vierten Quartal 2003 abgeschlossen. Auf Basis des vereinbarten Kaufpreises in Höhe von € 26 Mio. wurden im Jahr 2002 außerordentliche Abschreibungen bei langfristigen Vermögensgegenständen und Geschäftswerten in der Kategorie »zur Veräußerung bestimmt« sowie bei langfristigen Vermögensgegenständen und Geschäftswerten in der Kategorie »zum Verbleib bestimmt« vorgenommen. Die gesamte außerordentliche Wertberichtigung betrug für Geschäftswerte € 40 Mio. sowie für Vermögensgegenstände € 1 Mio. und ist Bestandteil der sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Segments Nutzfahrzeuge im Geschäftsjahr 2002 (vgl. Anmerkung 5). In der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2002 wurden € 74 Mio. Anlagevermögen, € 48 Mio. Umlaufvermögen, € 95 Mio. Verbindlichkeiten und € 7 Mio. Rückstellungen in die Kategorie »zur Veräußerung bestimmt« umgegliedert. DaimlerChrysler bezieht den verbleibenden 49%-Anteil an VM Motori S.p.A. nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein.

Im Januar 2002 übte DaimlerChrysler seine Verkaufsoption zur Veräußerung seines 49,9%-Anteils an T-Systems ITS, der nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurde, zu einem Verkaufspreis von € 4.694 Mio. in bar aus. Der Verkauf, der Teil der Konzernstrategie zur Konzentration auf das automobile Kerngeschäft ist, wurde im März 2002 durch die Beendigung des Joint Venture abgeschlossen. Der Veräußerungsgewinn hieraus betrug € 2.484 Mio. vor Steuern und ist Bestandteil des Finanzergebnisses im Segment Dienstleistungen.

Im Juni 2001 ging DaimlerChrysler im Rahmen der weltweiten Strategie für das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge eine Vereinbarung mit Hyundai Motor Company (»HMC«) bezüglich eines Joint Venture im Bereich Nutzfahrzeuge ein. In der ersten Phase wurde von DaimlerChrysler und HMC die DaimlerHyundai Truck Corporation (»DHTC«) gegründet. DaimlerChrysler erwarb einen Anteil von 50% an DHTC zu einem Kaufpreis in Höhe von € 44 Mio. in bar. DaimlerChrysler bilanziert seine Beteiligung an DHTC entsprechend der Equity-Methode und bezieht diese, da die Abschlüsse nach US-GAAP von DHTC nicht zeitgerecht vorliegen, mit einem dreimonatigen Verzug in den Konzernabschluss ein. DHTC wurde gegründet, um Motoren und Motorenteile zu produzieren und zu vertreiben. DaimlerChrysler erwartet den Start der Produktion zur Mitte des Jahres 2004. Die Joint Venture-Vereinbarung mit HMC sieht für den Konzern eine Option bezüglich eines Anteilerwerbs von 50% des Nutzfahrzeuggeschäfts von HMC zu einem Kaufpreis von rund € 400 Mio. in bar vor. Aufgrund der Ausübung dieser Option durch DaimlerChrysler im Dezember 2002 ist beabsichtigt, dass HMC ihr Nutzfahrzeuggeschäft in eine neue Gesellschaft einbringt. Zum 31. Dezember 2003 waren die Gespräche zwischen dem Konzern und HMC hinsichtlich der Gründung des Nutzfahrzeug-Joint Venture noch nicht abgeschlossen, weshalb die Gründung des Joint Venture unbestimmt ist. Ziel des neuen Joint Venture ist die Entwicklung, die Produktion und der Vertrieb von Nutzfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 4 Tonnen einschließlich Bussen sowie von Komponenten hierzu. Der Konzern hält zum 31. Dezember 2003 einen Anteil von 10% an HMC, der in zwei Tranchen im September 2000 und im März 2001 zu einem Kaufpreis von insgesamt rd. € 484 Mio. in bar erworben wurde. Die Anteile an HMC werden unter »Beteiligungen« mit dem Börsenwert ausgewiesen. Die Fortschreibung erfolgt ergebnisneutral analog den »available-for-sale«-Wertpapieren.

Ebenfalls im Juni 2001 hat Volvo AB seinen Anteil von 3,3% an MMC und seine operativen Geschäftsvereinbarungen mit MMC für € 343 Mio. an DaimlerChrysler verkauft, womit sich der Anteil des Konzerns an MMC auf 37,3% erhöht hat. Bis zum Dezember 2003 verminderte sich der Anteil des Konzerns an MMC durch die Emission verschiedener Anteilsrechte auf 37,0%.

Im April 2001 schloss DaimlerChrysler entsprechend der Strategie zur Konzentration auf das automobile Kerngeschäft den Verkauf von 60% der Anteile seiner Automobil-Elektronik-Aktivitäten an Continental AG für € 398 Mio. in bar ab. Dies führte zu einem Ertrag von € 209 Mio. vor Steuern, der im sonstigen betrieblichen Ertrag des Segments Übrige Aktivitäten enthalten ist. Infolge der Veräußerung reduzierte sich die Konzernbilanz im Jahr 2001 um die folgenden Werte: € 214 Mio. Anlagevermögen, € 387 Mio. Umlaufvermögen, € 205 Mio. Verbindlichkeiten und € 121 Mio. Rückstellungen. Im April 2002 übte DaimlerChrysler seine Verkaufsoption hinsichtlich des 40%-Anteils an den Automobil-Elektronik-Aktivitäten, der nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurde, gegenüber Continental AG mit einem Erlös von € 215 Mio. in bar aus. Dies führte zu einem Ertrag von € 128 Mio. vor Steuern, der im Finanzergebnis des Segments Übrige Aktivitäten enthalten ist.

Im August 2000 hat DaimlerChrysler entsprechend der Strategie zur Konzentration auf das automobile Kerngeschäft mit dem kanadischen Unternehmen Bombardier Inc. eine Vereinbarung zum Verkauf seiner 100%-Beteiligung an der DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (»Adtranz«) unterzeichnet. Mit dem Abschluss des Verkaufs am 30. April 2001 wurde die Leitung der Geschäftstätigkeit von Adtranz am 1. Mai 2001 auf Bombardier übertragen. Dementsprechend ist das operative Ergebnis von Adtranz bis einschließlich 30. April 2001 im Konzernabschluss von DaimlerChrysler enthalten. Der Verkaufspreis von $ 725 Mio. wurde im Jahr 2001 vereinnahmt (vgl. Anmerkung 30). Dieser Verkauf führte zu einem Ertrag in Höhe von € 250 Mio. vor Steuern, der im sonstigen betrieblichen Ertrag des Segments Übrige Aktivitäten enthalten ist. Infolge der Veräußerung reduzierte sich die Konzernbilanz im Jahr 2001 um die folgenden Werte: € 945 Mio. Anlagevermögen, € 1.908 Mio. Umlaufvermögen, € 1.076 Mio. Verbindlichkeiten und € 1.213 Mio. Rückstellungen.

5. Umsatzkosten und übrige Aufwendungen

Der Posten Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	2003	2002	2001
Vertriebskosten	**11.763**	11.981	11.772
Allgemeine Verwaltungskosten	**5.351**	5.346	5.500
Abschreibungen von Geschäftswerten	**–**	40	184
Andere Aufwendungen	**658**	799	779
	17.772	18.166	18.235

Die Vertriebskosten beinhalten Werbeaufwendungen in Höhe von € 2.965 Mio. (2002: € 2.811 Mio., 2001: € 2.944 Mio.)

Im Jahr 2003 war gemäß den Regelungen von SFAS 144 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.

Im Jahr 2002 nahm DaimlerChrysler in Übereinstimmung mit den Vorschriften von SFAS 144 eine außerordentliche Abschreibung in Höhe von € 201 Mio. vor. Die aus der Abschreibung resultierenden Aufwendungen waren in den Umsatzkosten des Segments Nutzfahrzeuge enthalten. Infolge einer schwachen Nachfrage und starken Wettbewerbs auf dem europäischen Markt für Nutzfahrzeuge wurden in einem deutschen Montagewerk des Konzerns Kapazitäten frei. Aufgrund der nicht genutzten Kapazitäten rechnet DaimlerChrysler damit, dass die Buchwerte bestimmter langfristiger Vermögensgegenstände (im Wesentlichen Produktionsanlagen und Werkzeuge) nicht durch Zahlungsrückflüsse gedeckt sind.

Eine außerordentliche Abschreibung auf Geschäftswerte in Höhe von € 40 Mio. resultierte im Jahr 2002 aus einer vertraglich vereinbarten Veräußerung von Mehrheitsbeteiligungen an zwei Gesellschaften des Segments Nutzfahrzeuge (vgl. Anmerkung 4).

Im Oktober 2002 hat DaimlerChrysler eine abschließende Vereinbarung mit GE Capital bezüglich der Veräußerung eines wesentlichen Teils seines Leasing- und Finanzierungsbestands an Geschäfts- und Privatflugzeugen getroffen. Der Verkauf wurde ab November 2002 in Tranchen über einen Zeitraum von ungefähr zwölf Monaten abgewickelt. Die Vereinbarung sieht vor, dass DaimlerChrysler an den künftigen Zahlungen der im Portfolio enthaltenen Verträge über deren Restlaufzeit partizipiert. Im Zusammenhang mit der Vereinbarung wurden zum 31. Dezember 2002 in der Bilanz unter »Forderungen aus Finanzdienstleistungen« ausgewiesene Forderungen mit einem Buchwert von € 493 Mio. und in der Bilanz ausgewiesene »Vermietete Gegenstände« mit einem Buchwert von € 40 Mio. als »zum Verkauf bestimmt« klassifiziert. Die Vereinbarung mit GE Capital wurde bis zum 31. Dezember 2002 nicht vollständig umgesetzt. In erster Linie aufgrund der veränderten wirtschaftlichen Situation hat der Konzern die Werthaltigkeit seines Leasingvermögens zum 31. Dezember 2002 neu bewertet. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen hat im Geschäftsjahr 2002 Abschreibungen von € 191 Mio. in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und € 20 Mio. in den Umsatzkosten berücksichtigt. DaimlerChrysler schloss den Verkauf an GE Capital im Jahr 2003 durch den Verkauf von »Forderungen aus Finanzdienstleistungen« in Höhe von € 113 Mio. und »Vermieteten Gegenständen« in Höhe von € 14 Mio. gegen Barzahlung ab.

Im Jahr 2003 verkaufte der Konzern weitere »Forderungen aus Finanzdienstleistungen« in Höhe von € 191 Mio. und »Vermietete Gegenstände« in Höhe von € 5 Mio. an andere Investoren. Nach Berücksichtigung von Wechselkurseffekten aus der Währungsumrechnung werden zum 31. Dezember 2003 in der Bilanz weiterhin »Forderungen aus Finanzdienstleistungen« in Höhe von € 98 Mio. und in den »Vermieteten Gegenständen« enthaltene Portfolios mit einem Buchwert von € 17 Mio. als »zum Verkauf bestimmt« ausgewiesen.

»Zum Verkauf bestimmte« und »Zum Verbleib bestimmte« Forderungen und Leasingvermögen wurden zum 31. Dezember 2003 bzw. zum 31. Dezember 2002 in der Bilanz unter »Forderungen aus Finanzdienstleistungen« und »Vermietete Gegenstände« ausgewiesen.

Im Jahr 2002 führten rückläufige Wiederverkaufspreise von gebrauchten Personenwagen und Nutzfahrzeugen in Nordamerika zu einer Neubewertung der Restbuchwerte des Vermietvermögens. Die Neubewertung, die gemäß SFAS 144 unter Berücksichtigung von produktspezifischen Cash Flow-Informationen durchgeführt wurde, führte zu außerplanmäßigen Abschreibungen von € 256 Mio. Entsprechend waren die Buchwerte dieser Vermögensgegenstände anzupassen. Die Abschreibungen und Buchwertanpassungen entsprechen in Summe dem Unterschied, um den die Marktwerte dieser Vermögensgegenstände unter den Buchwerten lagen. Der Aufwand wurde in den Umsatzkosten des Segments Dienstleistungen ausgewiesen.

In Folge einer Entscheidung des DaimlerChrysler-Vorstands im vierten Quartal des Jahres 2001 haben DaimlerChrysler, GE Capital und weitere Anbieter von Finanzdienstleistungen im ersten Halbjahr 2002 eine Vereinbarung bezüglich der Veräußerung eines

Anteils des Bestands von DaimlerChrysler an Gewerbeimmobilien und mit Vermögenswerten besicherten Finanzierungsgeschäften in den USA zu einem Veräußerungspreis von € 1.260 Mio. getroffen. Aufgrund der Vereinbarung wurde ein Aufwand in Höhe von € 166 Mio. in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Segments Services im Jahr 2001 ausgewiesen.

Wie in Anmerkung 7 erläutert, stimmte der Aufsichtsrat von DaimlerChrysler im Februar 2001 einem mehrjährigen Turnaround-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.

Im Oktober 2001 stimmte der Vorstand von DaimlerChrysler einem Turnaround-Plan für Freightliner, der nordamerikanischen Nutzfahrzeug-Tochtergesellschaft, zu. Der Turnaround-Plan wurde entwickelt, um Freightliner zu nachhaltiger Profitabilität zurückzuführen und besteht aus vier Kernelementen: Einsparungen bei Materialkosten, Verringerung der Produktionskosten, Reduzierung des Personalaufwands und Verbesserung des bestehenden Geschäftsmodells. Die Umsetzung des Turnaround-Plans erforderte einmalige Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von € 310 Mio., die Abfindungen für Mitarbeiter (€ 83 Mio.), Sonderabschreibungen bzw. Wertberichtigungen (€ 170 Mio.) und andere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung bestimmter Aktivitäten (€ 57 Mio.) widerspiegeln (vgl. Anmerkung 25b). Die Aufwendungen wurden im Jahr 2001 in den Umsatzkosten (€ 173 Mio.) und den Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie anderen Aufwendungen (€ 137 Mio.) berücksichtigt. Die Abfindungen resultierten aus Maßnahmen zum Personalabbau, die Arbeiter und Angestellte betrafen. Infolge freiwilliger und aktiver Personalmaßnahmen verließen im Jahr 2003 188 (2002: 1.314 und in 2001: 1.484) Arbeiter und Angestellte Freightliner. Insgesamt sind hierfür im Jahr 2003 Abfindungszahlungen in Höhe von € 2 Mio. (2002: € 38 Mio. und in 2001: € 20 Mio.) geleistet worden.

Die Aufwandspositionen der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten die folgenden Personalaufwendungen:

	2003	2002	2001
Angaben in Mio. €			
Löhne und Gehälter	**18.897**	19.701	20.073
Soziale Abgaben	**3.178**	3.132	3.193
Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 25a)	**837**	152	630
Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen (vgl. Anmerkung 25a)	**1.290**	1.119	1.173
Übrige Aufwendungen für Altersversorgung	**85**	59	26
	24.287	24.163	25.095

Im Jahresdurchschnitt waren im Konzern beschäftigt:

	2003	2002	2001
Anzahl			
Arbeiter	**226.989**	232.304	244.938
Angestellte	**129.656**	125.110	122.094
Auszubildende/Praktikanten	**14.039**	13.263	12.512
	370.684	370.677	379.544

Im Jahr 2001 waren 28 Personen in Gemeinschaftsunternehmen beschäftigt, die quotal in den Konzernabschluss einbezogen wurden.

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 37 enthalten. Die im Jahr 2003 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf € 12,7 Mio. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen sind insgesamt € 163,1 Mio. zurückgestellt. Zum 31. Dezember 2003 bestehen keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG.

6. Sonstige Erträge

Die sonstigen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	2003	2002	2001
Angaben in Mio. €			
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	**58**	48	100
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	**110**	197	191
Erträge aus dem Verkauf von Unternehmen	**11**	–	465
Erträge aus Mitarbeiterleasingprogrammen	**71**	81	86
Erträge aus Kostenrückerstattungen	**17**	63	25
Fördergelder und Subventionen	**63**	56	19
Übrige sonstige Erträge	**383**	332	315
	713	777	1.201

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 2003 gründete die MTU Friedrichshafen GmbH, eine vollkonsolidierte Gesellschaft des Konzerns, 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 Friedrichshafen nicht teil, wodurch sich der Anteil der MTU Friedrichshafen GmbH an der MTU CFC auf 74,9% reduzierte. Aufgrund dieser Transaktion vereinnahmte DaimlerChrysler einen Ertrag in Höhe von € 24 Mio., der in den übrigen sonstigen Erträgen enthalten ist.

7. Turnaround-Plan für die Chrysler Group

Der Aufsichtsrat von DaimlerChrysler hat im Jahr 2001 einem mehrjährigen Turnaround-Plan für die Chrysler Group zugestimmt. Die Kernmaßnahmen des Turnaround-Plans für die Jahre 2001 bis 2003 sahen den Abbau von Arbeitsplätzen sowie den Abbau von Überkapazitäten vor. Der Arbeitsplatzabbau betraf sowohl gewerkschaftlich organisierte als auch nicht organisierte Arbeiter und Angestellte. Zum Abbau von Überkapazitäten strich die Chrysler Group an einigen Standorten Produktionsschichten, verminderte die Geschwindigkeit der Produktionsbänder und passte das Produktionsvolumen von Komponenten, Pressteilen und Antriebseinheiten an. Zusätzlich legt die Chrysler Group bestimmte Produktionsstätten still, schließt oder veräußert sie.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im Jahr 2001 betrugen € 3.064 Mio. (€ 1.934 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 2.555 Mio. und € 509 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Die ursprünglichen Aufwendungen von € 3.047 Mio. wurden im Februar 2001 mit der Zustimmung zum Turnaround-Plan berücksichtigt. Zusätzliche Aufwendungen in Höhe von € 268 Mio. resultierten aus Wertberichtigungen und Veräußerungskosten im Zusammenhang mit einem Komponentenwerk sowie Aufwendungen für ein Frühpensionierungsprogramm, die im weiteren Verlauf des Jahres 2001 hinzugekommen sind. Gegenläufig wirkte sich die Überprüfung der ursprünglichen Annahmen anhand aktuell vorliegender Informationen bzw. tatsächlich angefallener Aufwendungen mit € 251 Mio. im Jahr 2001 aus. Diese Anpassungen reflektieren geringer als erwartet angefallene Aufwendungen im Zusammenhang mit den Maßnahmen zum Personalabbau, einschließlich der Aufwendungen für Kündigungen, sowie vorteilhafte Abschlüsse hinsichtlich der Ansprüche von Zulieferfirmen aus Vertragskündigungen.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im Jahr 2002 betrugen € 694 Mio. (€ 439 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 680 Mio. und € 14 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese Aufwendungen beinhalten zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit der Stilllegung, Schließung oder Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten in den Jahren 2002 und 2003, laufende Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen sowie Anpassungen, die durch Überprüfungen der ursprünglich getroffenen Annahmen mit aktuell vorliegenden Informationen bzw. tatsächlich angefallenen Aufwendungen vorzunehmen waren.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im Jahr 2003 betrugen € 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). Diese zusätzlichen Aufwendungen aus dem Turnaround-Plan beinhalten Kosten im Zusammenhang mit der Schließung, der wesentlichen Kapazitätsreduzierung oder der Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten in den Jahren 2003, 2004 und 2005, damit in Zusammenhang stehende Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen sowie Anpassungen, die durch Überprüfungen der ursprünglich getroffenen Annahmen mit aktuell vorliegenden Informationen bzw. tatsächlich angefallenen Aufwendungen vorzunehmen waren.

Die Aufwendungen für den Turnaround-Plan vor Steuern setzen sich seit dessen Einführung im ersten Quartal 2001 wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	Personalabbau	Außerplanmäßige Abschreibungen	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
Rückstellung per 1. Januar 2001	–	–	–	–
Ursprüngliche Aufwendungen	1.403	836	808	3.047
Zusätzliche Aufwendungen	93	148	27	268
Anpassungen	(122)	–	(129)	(251)
Aufwendungen, gesamt	1.374	984	706	3.064
Zahlungen	(211)	–	(154)	(365)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	–	(984)	(63)	(1.047)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(695)	–	–	(695)
Wechselkurseffekte	38	–	21	59
Rückstellung per 31. Dezember 2001	506	–	510	1.016
Zusätzliche Aufwendungen	353	269	99	721
Anpassungen	(41)	30	(16)	(27)
Aufwendungen, gesamt	312	299	83	694
Zahlungen	(297)	–	(215)	(512)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	–	(299)	(6)	(305)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(152)	–	–	(152)
Wechselkurseffekte	(89)	–	(67)	(156)
Rückstellung per 31. Dezember 2002	280	–	305	585
Zusätzliche Aufwendungen	**182**	**234**	**26**	**442**
Anpassungen	**27**	**15**	**(15)**	**27**
Aufwendungen, gesamt	**209**	**249**	**11**	**469**
Zahlungen	**(151)**	**–**	**(128)**	**(279)**
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	**–**	**(249)**	**(3)**	**(252)**
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	**(108)**	**–**	**–**	**(108)**
Wechselkurseffekte	**(32)**	**–**	**(37)**	**(69)**
Rückstellung per 31. Dezember 2003	**198**	**–**	**148**	**346**

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Verminderung des Personals in den Jahren 2003, 2002 und 2001 betreffen Programme zur Frühpensionierung (2003: € 69 Mio.; 2002: € 160 Mio.; 2001: € 725 Mio.) sowie Abfindungen (2003: € 140 Mio.; 2002: € 152 Mio.; 2001: € 649 Mio.). Die Programme zur Frühpensionierung wurden im Jahr 2003 von 1.827 (2002: 3.175; 2001: 9.261) Beschäftigten angenommen. Die jeweiligen Beträge sind auf Grundlage von Einkommen, Alter und Dienstjahren berechnet worden. Zusätzlich wurde 1.355 (2002: 5.106; 2001: 7.174) Beschäftigten gekündigt. Insgesamt sind hierfür im Jahr 2003 Abfindungszahlungen in Höhe von € 20 Mio. (2002: € 199 Mio.; 2001: € 131 Mio.) geleistet worden, die die Rückstellung entsprechend vermindert haben. Die wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen betrifft die Aufwendungen von einzelnen Programmen zur Frühpensionierung und die versicherungsmathematisch ermittelten Kürzungen der Dienstzeitaufwendungen, die bei den Pensionsplänen sowie den Plänen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen berücksichtigt wurden.

Als Konsequenz aus der beabsichtigten vorübergehenden Stilllegung, Schließung, wesentlichen Kapazitätsreduzierung oder Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten ergab sich ein Wertberichtigungsbedarf bei bestimmten langfristigen Vermögensgegenständen, da die zukünftigen Cash Flows unter den Buchwerten der betroffenen Anlagen lagen. Aus diesem Grund nahm die Chrysler Group im Jahr 2003 eine außerplanmäßige Abschreibung von € 249 Mio. (2002: € 299 Mio.; 2001: € 984 Mio.) vor. Der Abschreibungsbetrag stellt den Betrag dar, um den die Buchwerte der Sachanlagen die jeweiligen Zeitwerte überstiegen.

Die Chrysler Group veräußerte am 1. Mai 2002 die Produktionsstätte »Dayton Thermal Products« an ein Joint Venture mit Behr America Inc., an dem ein Minderheitsanteil über einen Zeitraum von zwei Jahren gehalten wird. Darüber hinaus veräußerte die Chrysler Group ihre Produktionsstätte in Graz, Österreich, am 12. Juli 2002 an Magna International Inc. Die Kosten aus der Veräußerung der beiden Produktionsstätten wurden zuvor in den Aufwendungen für den Turnaround-Plan berücksichtigt.

Im Januar 2003 brachte die Daimler Chrysler Corporation (»DCC«) ihr Bearbeitungs- und Schmiedewerk New Castle in die NC-M Chassis Systems LLC, ein mit Metaldyne Corporation (»Metaldyne«) gegründetes Joint Venture, ein. DCC hielt 60% der Anteile des Joint Ventures, die restlichen 40% Metaldyne. Im Dezember 2003 übte Metaldyne eine Kaufoption hinsichtlich des 60%-Anteils von DCC aus. Der Kaufpreis für den Anteil wurde in bar, sowie durch nachrangige Metaldyne Anleihen und Vorzugsaktien beglichen. Ebenfalls im Jahr 2003 beschloss DCC einen Plan zur Schließung, zur wesentlichen Kapazitätsreduzierung oder zum Verkauf von zwei weiteren Fabrikationsstätten. Die Kosten aus diesen Maßnahmen wurden in den Aufwendungen für den Turnaround-Plan berücksichtigt.

Die sonstigen Aufwendungen beinhalten im Wesentlichen Zahlungsverpflichtungen aus der Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen und Schließungskosten von Produktionsstätten.

Die Chrysler Group erwartet im Jahr 2004 Zahlungen in Höhe von $ 0,3 Mrd. für bereits aufwandswirksam berücksichtigte Maßnahmen. Im Jahr 2004 können möglicherweise weitere Aufwendungen, insbesondere infolge von Veräußerung oder Schließung ausgewählter Betriebsstätten, entstehen.

8. Finanzergebnis

Angaben in Mio. €	2003	2002	2001
Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen € 37 (2002: 44; 2001: (2)) Mio.	**37**	73	24
Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen	**44**	2.645	320
Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	**(1.960)**	–	–
Abschreibungen auf Beteiligungen und Anteile an verbundenen Unternehmen	**(44)**	(63)	(109)
Ergebnis aus at equity-bilanzierten Unternehmen	**(538)**	(17)	97
Beteiligungsergebnis	**(2.461)**	2.638	332
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen € 20 (2002: 9; 2001: 31) Mio.	**521**	720	1.040
Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus verbundenen Unternehmen € 16 (2002: 21; 2001: 21) Mio.	**(911)**	(1.040)	(1.317)
Zinsergebnis	**(390)**	(320)	(277)
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen davon aus verbundenen Unternehmen € 1 (2002: 7; 2001: 9) Mio.	**(15)**	84	291
Abschreibungen auf Wertpapiere und Ausleihungen	**(19)**	(71)	(16)
Sonstiges Finanzergebnis	**69**	(125)	(177)
Übriges Finanzergebnis	**35**	(112)	98
	(2.816)	2.206	153

Im dritten Quartal des Jahres 2003 nahm der Konzern eine Abschreibung auf den Buchwert der EADS in Höhe von € 1,96 Mrd. vor. Zum Zeitpunkt der Abschreibung betrug der Buchwert der EADS-Beteiligung im DaimlerChrysler-Konzern € 5,5 Mrd., der Marktwert, auf Basis des anteiligen Börsenwertes, lag bei rund € 3,5 Mrd.

Im Jahr 2002 veräußerte der Konzern seinen 49,9%-Anteil an T-Systems ITS. Hieraus resultierte ein Ertrag in Höhe von € 2.484 Mio., der im Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen ausgewiesen ist (vgl. Anmerkung 4).

Im Jahr 2001 gründete die EADS die neue Gesellschaft Airbus SAS und brachte gegen 100% der Anteile an dieser neuen Gesellschaft ihre gesamten Airbus-Aktivitäten ein. Airbus SAS gab neue Anteile an die BAe Systems aus, die im Gegenzug ihre Airbus-Aktivitäten einbrachte. Als Ergebnis dieser Transaktion reduzierte sich der Anteil von EADS an Airbus SAS auf 80%. Airbus SAS wird im Konzernabschluss der EADS konsolidiert. DaimlerChrysler vereinnahmte nach US-GAAP einen Ertrag aus der Gründung der Airbus SAS in Höhe von € 747 Mio. im Ergebnis aus at equity-bilanzierten Unternehmen.

Im Zusammenhang mit bestimmten Anlagen im Bau wurden Zinsen in Höhe von € 100 (2002: 147; 2001: 275) Mio. aktiviert.

9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Das Ergebnis vor Steuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2003	2002	2001
Angaben in Mio. €			
Inland	**(736)**	4.205	4.301
Ausland	**1.332**	1.720	(5.955)
	596	5.925	(1.654)

Das inländische Ergebnis beinhaltet auch das Ergebnis aus at equity-bilanzierten 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 (-ertrag) teilt sich auf das In- und Ausland wie folgt auf:

	2003	2002	2001
Angaben in Mio. €			
Laufende Steuern			
Inland	**766**	1.141	705
Ausland	**(432)**	(286)	(512)
Latente Steuern			
Inland	**172**	(441)	642
Ausland	**473**	701	(1.684)
	979	1.115	(849)

Bei den inländischen Gesellschaften wurde zum 31. Dezember 2003 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 25% (2002: 26,5% für die latenten Steuern, die sich im Jahr 2003 auflösen werden und 25% für die latenten Steuern, die sich nach dem Jahr 2003 auflösen werden; 2001: 25%) verwendet. Weiterhin berücksichtigt wurde ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5% auf die Körperschaftsteuer sowie ein effektiver Gewerbesteuersatz von 12,125% (2002: 11,842% für die latenten Steuern, die sich im Jahr 2003 auflösen werden und 12,125% für die latenten Steuern, die sich nach dem Jahr 2003 auflösen werden; 2001: 12,125%). Unter Berücksichtigung des Solidaritätszuschlags und der Gewerbeertragsteuer ergab sich für die Berechnung der latenten Steuern bei den inländischen Gesellschaften somit ein Steuersatz von 38,5% (2002: 39,8% für die latenten Steuern, die sich im Jahr 2003 auflösen werden und 38,5% für die latenten Steuern, die sich nach dem Jahr 2003 auflösen werden; 2001: 38,5%).

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 resultierte in einem einmaligen latenten Steueraufwand von € 64 Mio. durch Bildung von passiven latenten Steuern auf 5% der unrealisierten Veräußerungsgewinne.

Im Jahr 2002 wurde in Deutschland zur Finanzierung der Schäden aus der Flutkatastrophe der Körperschaftsteuersatz - begrenzt für den Veranlagungszeitraum 2003 - von 25% auf 26,5% erhöht. Die 2002 bei den inländischen Konzerngesellschaften zu berücksichtigende Auswirkung aus der Erhöhung des Körperschaftsteuersatzes führte zu einem einmaligen latenten Steueraufwand in Höhe von € 3 Mio. aus der Aufwertung der per Saldo passiven Steuerlatenz.

Die oben genannten Steuergesetzänderungen wurden in den Jahren 2003 und 2002 ergebniswirksam berücksichtigt und die Auswirkungen in den Überleitungsrechnungen angegeben.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom im jeweiligen Geschäftsjahr erwarteten zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand (-ertrag). Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands (-ertrags) wird der im Geschäftsjahr gültige Gesamtsteuersatz von 39,8% (2002 und 2001: 38,5%) mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert. Dieser Gesamtsteuersatz besteht aus einem Körperschaftsteuersatz von 26,5% (2002 und 2001: 25%) zuzüglich des Solidaritätszuschlages von jeweils 5,5% auf die abgeführte Körperschaftsteuer, zuzüglich eines auf Basis dieses effektiven Körperschaftsteuersatzes ermittelten effektiven Gewerbesteuersatzes von 11,842% (2002 und 2001: 12,125%).

	2003	2002	2001
Angaben in Mio. €			
Erwarteter Steueraufwand (-ertrag)	**237**	2.281	(637)
Besteuerungsunterschied Ausland	**(489)**	(247)	97
Verkauf von Unternehmensanteilen (T-Systems ITS, TEMIC, Adtranz, debitel)	**–**	(1.012)	(191)
Abweichender Gewerbesteuersatz	**(37)**	(34)	(54)
Veränderung der Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei inländischen Gesellschaften	**–**	–	29
Steuerlich nicht ansetzbarer Aufwand aus Impairment von at equity-Beteiligungen	**780**	–	–
Steuerlich nicht ansetzbares Ergebnis aus at equity-Beteiligungen	**159**	1	(25)
Steuerlich nicht abzugsfähige Abschreibungen auf Geschäftswerte	**–**	–	5
Sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abziehbare Aufwendungen	**269**	178	(99)
Auswirkung der Steuerreformen in Deutschland	**64**	3	–
Körperschaftsteuerminderung aufgrund Ausschüttung bei DCAG	**–**	(57)	–
Sonstiges	**(4)**	2	26
Ausgewiesener Steueraufwand (-ertrag)	**979**	1.115	(849)

Die im Geschäftsjahr 2002 für das Geschäftsjahr 2001 ausbezahlte Dividende von € 1,00 je Aktie führte im Jahr 2002 zu einem Steuerertrag durch die Erstattung von nach altem Körperschaftsteuersystem entstandenen Körperschaftsteuerguthaben (Körperschaftsteuerminderung aufgrund Ausschüttung).

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. Das Management ist der Meinung, dass im Konzern ausreichend Vorsorge für die eventuell anfallenden Steuerzahlungen dieser offenen Jahre getroffen wurde. In der obigen Überleitungsrechnung ist in der Zeile »Besteuerungsunterschied Ausland« ein Steuerertrag inklusive Zinsen von zusammen € 571 Mio. enthalten, der sich im Jahr 2003 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 ein Steueraufwand inklusive Zinsen von zusammen € 318 Mio. für den inländischen Organkreis enthalten, der sich in 2003 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:

	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Angaben in Mio. €		
Sachanlagen	**637**	611
Finanzanlagen	**2.387**	2.132
Vermietete Gegenstände	**727**	956
Vorräte	**565**	709
Forderungen	**429**	663
Wertpapiere	**522**	28
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	**2.996**	3.002
Pensionsrückstellungen und ähnliche Verpflichtungen	**3.205**	3.424
Sonstige Rückstellungen	**4.573**	4.938
Verbindlichkeiten	**1.330**	1.733
Passive Rechnungsabgrenzung	**1.069**	1.138
Sonstige	**77**	92
	18.517	19.426
Wertberichtigungen	**(229)**	(241)
Aktive latente Steuern	**18.288**	19.185
Sachanlagen	**(3.702)**	(3.733)
Vermietete Gegenstände	**(6.333)**	(7.855)
Forderungen	**(3.068)**	(2.558)
Wertpapiere	**(736)**	(472)
Aktive Rechnungsabgrenzung	**(366)**	(388)
Pensionsrückstellungen und ähnliche Verpflichtungen	**(2.124)**	(1.497)
Sonstige Rückstellungen	**(166)**	(112)
Steuer auf thesaurierte Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften	**(331)**	(399)
Verbindlichkeiten	**(1.020)**	(567)
Sonstige	**(490)**	(303)
Passive latente Steuern	**(18.336)**	(17.884)
Netto-Betrag der aktiven (passiven) latenten Steuern	**(48)**	1.301

Zum 31. Dezember 2003 bestanden im Konzern körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von € 2.991 (i. V. 2.346) Mio., gewerbesteuerliche Verlustvorträge von € 40 (i. V. 2.888) Mio. sowie Steuergutschriften von € 1.700 (i. V. 1.788) Mio. Die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge entfallen im Wesentlichen auf US-amerikanische Gesellschaften und sind teilweise in der Vortragsfähigkeit begrenzt. Von den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen verfallen € 126 Mio. im Zeitraum von 2005 bis 2013, € 2.524 Mio. sind vortragsfähig bis zum Jahr 2023 und € 341 Mio. sind unbegrenzt vortragsfähig. Die Steuergutschriften entfallen auf US-amerikanische Gesellschaften. € 58 Mio. verfallen im Zeitraum von 2005 bis 2022, € 1.024 Mio. sind vortragsfähig bis zum Jahr 2023 und € 618 Mio. sind unbegrenzt vortragsfähig. Die gewerbesteuerlichen Verlustvorträge sind unbegrenzt vortragsfähig.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern verminderten sich in der Bilanz um € 12 Mio. Die heutige Einschätzung bezüglich der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern kann sich in Abhängigkeit von der Ertragslage zukünftiger Jahre ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

Nach Saldierungen werden die aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wie folgt ausgewiesen:

	31. Dezember 2003		31. Dezember 2002	
	Summe	> 1 Jahr	Summe	> 1 Jahr
Angaben in Mio. €				
Aktive latente Steuern	**2.688**	**1.982**	3.613	1.714
Passive latente Steuern	**(2.736)**	**(595)**	(2.312)	(1.535)
Netto-Betrag aktive (passive) latente Steuern	**(48)**	**1.387**	1.301	179

Im Rahmen der latenten Steuern wurden ausländische Quellensteuern in Höhe von € 239 (i. V. 288) Mio. passiviert, weil bei ausländischen Tochtergesellschaften einbehaltene Gewinne von € 4.782 (i. V. 5.760) Mio. in den nächsten Jahren ausgeschüttet werden sollen. Der bei Ausschüttung zusätzlich anfallende deutsche Steueraufwand in Höhe von € 92 (i. V. 111) Mio. wurde passiviert.

Passive latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen in Höhe von € 7.891 (i. V. 6.950) Mio. sind nicht berechnet worden, weil diese Gewinne 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 Steueraufwandes (-ertrages) aus Anpassungen aus Erstanwendungen ergab sich folgender Steueraufwand (-ertrag) im Eigenkapital:

	2003	2002	2001
Angaben in Mio. €			
Ausgewiesener Steueraufwand (-ertrag)	**979**	1.115	(849)
Steueraufwand aus aufgegebenen Aktivitäten	**202**	62	72
Steuerertrag aus Anpassungen aus der Erstanwendung	**(35)**	–	–
Steueraufwand (-ertrag) auf Bestandteile des übrigen Comprehensive Income	**1.105**	(2.699)	(507)
	2.251	(1.522)	(1.284)

Im Jahr 2003 entstanden bei den Tochtergesellschaften von MMC latente Steuererträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern. Steuererträge in Höhe von € 105 (i.V. 175) Mio. 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. Aufgegebene Aktivitäten

Am 31. Dezember 2003 veräußerte DaimlerChrysler entsprechend der Strategie zur Konzentration auf das automobile Kerngeschäft seine 100%-Beteiligung an der MTU Aero Engines GmbH (»MTU Aero Engines«) an die Kapitalanlagegesellschaft Kohlberg, Kravis and Roberts & Co. Ltd. Die Veräußerung der MTU Aero Engines führte zu einem Ertrag nach Steuern in Höhe von € 882 Mio. Die Steuern belaufen sich auf € 149 Mio. (vgl. Anmerkung 4). Entsprechend den Regelungen von SFAS 144 werden die Ergebnisse der MTU Aero Engines und der Ertrag aus der Veräußerung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als aufgegebene Aktivitäten ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Der Operating Profit von MTU Aero Engines ist im Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten für die Jahre 2003, 2002 und 2001 enthalten (vgl. Anmerkung 34).

Die im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten zusammengefassten Geschäftsergebnisse der MTU Aero Engines setzen sich wie folgt zusammen:

	2003	2002	2001
Angaben in Mio. €			
Umsatzerlöse	**1.933**	2.215	2.487
Ergebnis vor Ertragsteuern	**67**	143	171
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**(53)**	(62)	(72)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Verlust	**–**	1	2
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	**14**	82	101

11. Anpassungen aus Erstanwendungen

»Variable Interest Entities«. DaimlerChrysler wendete die Vorschriften von FIN 46R zur Konsolidierung von »Variable Interest Entities« auf Zweckgesellschaften zum 31. Dezember 2003 erstmalig an (vgl. Anmerkung 2). Aus der erstmaligen Anwendung von FIN 46R entstand ein Aufwand in Höhe von € 30 Mio., der einen Steuereffekt von € 35 Mio. beinhaltet (€ 0,03 je Aktie), der in der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2003 ausgewiesen ist.

Geschäftswerte und andere immaterielle Vermögensgegenstände. Zum 1. Januar 2002 wendete DaimlerChrysler die Vorschriften des SFAS 142 erstmalig an. Aus der Erstanwendung waren in der Gewinn- und Verlustrechnung außerordentliche Abschreibungen nach Steuern in Höhe von € 159 Mio. (€ 0,16 je Aktie) zu berücksichtigen, die auf Beteiligungen entfielen (im Wesentlichen EADS), die nach der Equity-Methode einbezogen wurden.

12. Geschäftswerte

Die Veränderung der Geschäftswerte kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden.

Von den Zugängen bei den Geschäftswerten im Jahr 2003 entfielen € 26 (i. V. 61) Mio. auf Erwerbe europäischer Händlerbetriebe und € 20 (i. V. 71) Mio. auf weitere Erwerbe, die sowohl einzeln, als auch in Summe betrachtet, geringeren Umfangs waren. Im Geschäftsjahr 2002 ergab sich im Zusammenhang mit einer Unternehmensveräußerung im Segment Nutzfahrzeuge eine außerplanmäßige Geschäftswertabschreibung in Höhe von € 40 Mio. (vgl. Anmerkung 4). Die restlichen Buchwertveränderungen bei den Geschäftswerten beruhten vorwiegend auf Wechselkursveränderungen.

Von den Geschäftswerten zum 31. Dezember 2003 entfallen auf die Segmente Mercedes Car Group € 160 (i. V. 104) Mio., Chrysler Group € 969 (i. V. 1.165) Mio., Nutzfahrzeuge € 588 (i. V. 696) Mio., Dienstleistungen € 62 (i. V. 62) Mio. und Übrige Aktivitäten € 37 (i. V. 44) Mio.

Im Zuge der erstmaligen Anwendung des SFAS 142 wurden im Geschäftsjahr 2002 auf Vertriebsrechten beruhende immaterielle Vermögensgegenstände mit einem Buchwert in Höhe von € 44 Mio. aus den Geschäftswerten in die sonstigen immateriellen Vermögensgegenstände umgegliedert.

Zum 31. Dezember 2003 und 2002 waren alle Geschäftswerte Segmenten zugeordnet.

Im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Beteiligungen nach der Equity-Methode waren bei DaimlerChrysler zum 31. Dezember 2003 Geschäftswerte in Höhe von € 559 (2002: 845) Mio. zu verzeichnen (»investor level goodwill«). Diese Geschäftswerte sind nicht Gegenstand der von SFAS 142 geforderten Werthaltigkeitsuntersuchungen. Stattdessen ist weiterhin das gesamte Investment (einschließlich »investor level goodwill«) auf Werthaltigkeit zu untersuchen, sobald Anzeichen vorliegen, dass ein Absinken der Marktwerte unter die Buchwerte der Investments nicht nur vorübergehender Natur ist.

Angepasste Vorjahresinformationen. Bereinigt um Geschäftswertabschreibungen, einschließlich der im Beteiligungsergebnis berücksichtigten Abschreibungen auf im Rahmen der Bilanzierung nach der Equity-Methode entstandene Geschäftswerte (investor level goodwill) sowie der, aus dem at equity-einbezogenen Abschluss der EADS selbst resultierenden Geschäftswertabschreibung (»investee level goodwill«), hätten sich Konzernergebnis und Ergebnis je Aktie des Geschäftsjahres 2001 wie folgt ergeben:

	2001
Konzernergebnis (in Mio. €)	
Berichtetes Konzernergebnis	(662)
Geschäftswertabschreibungen	236
Geschäftswertabschreibungen – investee level	168
Angepasstes Konzernergebnis	(258)
Ergebnis je Aktie (in €)	
Berichtetes Ergebnis je Aktie	(0,66)
Geschäftswertabschreibungen	0,24
Geschäftswertabschreibungen – investee level	0,16
Angepasstes Ergebnis je Aktie	(0,26)
Berichtetes Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	(0,66)
Geschäftswertabschreibungen	0,24
Geschäftswertabschreibungen – investee level	0,16
Angepasstes Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	(0,26)

13. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Die Veränderung der Sonstigen immateriellen Anlagewerte kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden.

Die Sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten:

	31. Dezember	
	2003	2002
Angaben in Mio. €		
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	**1.047**	1.036
Kumulierte Abschreibungen	**(694)**	(634)
Buchwert	**353**	402
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	**2.466**	2.453
	2.819	2.855

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden »Sonstigen immateriellen Anlagewerte« beinhalten zum 31. Dezember 2003 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte (€ 188 Mio.) sowie Software (€ 121 Mio.). Die Zugänge im Jahr 2003 in Höhe von € 178 (i.V. 175) Mio. mit einer gewichteten durchschnittlichen Nutzungsdauer von 4 Jahren umfassen überwiegend Software. Zum 1. Januar 2002 wurden Vertriebsrechte mit einem Buchwert in Höhe von € 44 Mio. aus den Geschäftswerten in die sonstigen immateriellen Vermögensgegenstände umgegliedert. Die gesamten Abschreibungen betrugen im Geschäftsjahr 2003 € 178 (2002: 175; 2001: 172) Mio.

Bezogen auf die Buchwerte der sonstigen immateriellen Anlagewerte zum 31. Dezember 2003 beträgt der geschätzte Abschreibungsaufwand im Jahr 2004 € 131 Mio., im Jahr 2005 € 88 Mio., im Jahr 2006 € 51 Mio., im Jahr 2007 € 24 Mio. und im Jahr 2008 € 8 Mio.

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 € 195 (i. V. 152) 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 betrugen € 19 (2002: 15; 2001: 13) Mio.

Die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus »capital lease«-Verträgen betrugen zum 31. Dezember 2003 € 393 Mio. und sind wie folgt fällig:

	2004	2005	2006	2007	2008	danach
Angaben in Mio. €						
Mindestleasing-zahlungen	34	36	35	31	31	226

15. Vermietete Gegenstände

Die Veränderung der Vermieteten Gegenstände kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden. Vom Gesamtbestand entfallen insgesamt € 23.653 (i. V. 27.361) Mio. auf Personenwagen und Nutzfahrzeuge.

Die zukünftigen Erlöse aus nicht kündbaren »operating lease«-Verträgen betrugen zum 31. Dezember 2003 € 11.499 Mio. und sind wie folgt fällig:

	2004	2005	2006	2007	2008	danach
Angaben in Mio. €						
Zukünftige Erlöse	5.835	3.254	1.643	447	167	153

16. Vorräte

	31. Dezember 2003	2002
Angaben in Mio. €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	**1.569**	1.900
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	**2.280**	2.693
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	**11.350**	11.567
Geleistete Anzahlungen	**59**	63
	15.258	16.223
Erhaltene Anzahlungen davon aus langfristigen Aufträgen € 70 (i. V. 127) Mio.	**(310)**	(581)
	14.948	15.642

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 € 614 (i. V. 724) Mio. höhere Vorräte ergeben. In den Geschäftsjahren 2003, 2002 und 2001 wurden Vorratsbestände reduziert. Dies führte auch zu einem Abbau von Vorratsbeständen, die nach der Lifo-Methode in vorangegangenen Perioden niedriger bewertet wurden. Aufgrund des Verbrauchs dieser Bestände verringerten sich die Umsatzkosten im Jahr 2003 um € 9 (2002: 42; 2001: 29) Mio.

17. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2003	2002
Angaben in Mio. €		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**6.617**	6.879
Noch nicht fakturierte Forderungen aus langfristigen Aufträgen, abzüglich erhaltener Anzahlungen	**51**	47
	6.668	6.926
Wertberichtigungen	**(587)**	(629)
	6.081	6.297

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen € 172 (i. V. 110) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Mio. €	2003	2002	2001
Stand zum 1. Januar	**629**	646	711
Netto-Zuführung zu den Wertberichtigungen	**23**	95	21
Inanspruchnahme	**(48)**	(63)	(49)
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	**(17)**	(49)	(37)
Stand zum 31. Dezember	**587**	629	646

18. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Forderungen aus		
Absatzfinanzierung	**43.079**	41.386
Finanzierungsleasing	**14.298**	16.423
	57.377	57.809
Aktivierte Vertragsabschlusskosten	**217**	250
Erträge nachfolgender Geschäftsjahre	**(4.576)**	(5.590)
Nicht garantierte Restbuchwerte der Leasinggegenstände	**885**	1.178
	53.903	53.647
Wertberichtigungen	**(1.265)**	(1.559)
	52.638	52.088

Von den Forderungen aus Finanzdienstleistungen weisen € 33.328 (i. V. 34.472) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Mio. €	2003	2002	2001
Stand zum 1. Januar	**1.559**	1.602	890
Zuführung zu den Wertberichtigungen	**553**	1.004	1.446
Inanspruchnahme	**(492)**	(639)	(783)
Auflösung	**(63)**	(36)	(88)
Wechselkurseffekte und andere Korrekturen	**(292)**	(372)	137
Stand zum 31. Dezember	**1.265**	1.559	1.602

Die Forderungen aus Absatzfinanzierung und Finanzierungsleasing sind durch den Bestand an Personenwagen und Nutzfahrzeugen gesichert. Die vertraglichen Fälligkeiten der Forderungen in Höhe von € 57.377 Mio. setzten sich zum 31. Dezember 2003 wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	2004	2005	2006	2007	2008	danach
Vertragliche Fälligkeiten	21.153	10.596	9.495	6.320	3.283	6.530

Die tatsächlichen Zahlungseingänge werden sich aufgrund zukünftiger Verkäufe von Finanzforderungen, Vorauszahlungen und Ausbuchungen von den vertraglichen Laufzeiten unterscheiden.

19. Übrige Forderungen

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	**1.172**	1.118
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht [1]	**922**	1.265
Zurückbehaltene Rechte an verkauften Forderungen sowie nachrangige Wertpapiere aus ABS-Maßnahmen	**3.157**	4.241
Sonstige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	**11.485**	11.672
	16.736	18.296
Wertberichtigungen	**(888)**	(723)
	15.848	17.573

1 Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, halten entweder an Konzernunternehmen eine Beteiligung oder Konzernunternehmen halten an ihnen eine Beteiligung.

Von den übrigen Forderungen weisen € 6.617 (i. V. 6.851) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Wertberichtigungen auf übrige Forderungen entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Mio. €	2003	2002	2001
Stand zum 1. Januar	**723**	726	957
Netto-Zuführung zu den Wertberichtigungen	**134**	28	50
Inanspruchnahme	**(2)**	(11)	(363)
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	**33**	(20)	82
Stand zum 31. Dezember	**888**	723	726

20. Wertpapiere und Finanzanlagen

Die Zusammensetzung und Entwicklung der Finanzanlagen sind in der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens dargestellt. Die Wertpapiere des Umlaufvermögens setzten sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Angaben in Mio. €		
Schuldtitel	**3.104**	3.127
Aktien	**30**	29
Anteile an Rentenfonds	**134**	137
	3.268	3.293

Die Anschaffungskosten und Marktwerte der unter den »Wertpapieren« bzw. »Finanzanlagen« ausgewiesenen Schuldtitel und Wertpapiere mit Anteilsrechten setzten sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2003				31. Dezember 2002			
	Anschaffungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	unrealisierter Verlust	Anschaffungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	unrealisierter Verlust
Angaben in Mio. €								
Anlagebestand	**3.107**	**3.136**	**34**	**5**	3.085	3.086	20	19
Handelsbestand	**122**	**132**	**10**	**–**	202	207	6	1
Wertpapiere des Umlaufvermögens	**3.229**	**3.268**	**44**	**5**	3.287	3.293	26	20
Wertpapiere des Anlagevermögens	**246**	**353**	**107**	**–**	112	197	85	–
Börsennotierte Beteiligungen	**488**	**802**	**314**	**–**	488	531	43	–
	3.963	**4.423**	**465**	**5**	3.887	4.021	154	20

Die im Anlagebestand zum 31. Dezember 2003 ausgewiesenen unrealisierten Verluste, die in der folgenden Tabelle nach Wertpapierkategorien gegliedert sind, entstanden innerhalb der letzten 12 Monaten. Angesichts der kurzen Zeitdauer der Wertminderung und der Tatsache, dass es keine Hinweise auf eine längerfristige Wertminderung gibt, betrachtet DaimlerChrysler diese Wertminderung als temporär.

Nach Wertpapierkategorien betrugen die Anschaffungskosten, Marktwerte, unrealisierten Gewinne und Verluste:

	31. Dezember 2003				31. Dezember 2002			
	Anschaffungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	unrealisierter Verlust	Anschaffungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	unrealisierter Verlust
Angaben in Mio. €								
Aktien	**600**	**1.023**	**423**	**–**	610	733	129	6
Schuldtitel von inländischen Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeinden)	**248**	**248**	**–**	**–**	566	566	1	1
Schuldtitel ausländischer Staaten	**338**	**343**	**5**	**–**	280	282	2	–
Schuldtitel von Kapitalgesellschaften	**1.478**	**1.492**	**18**	**4**	1.152	1.159	8	1
Anteile an Aktienfonds	**141**	**141**	**–**	**–**	–	–	–	–
Anteile an Rentenfonds	**133**	**135**	**2**	**–**	147	137	–	10
Grundpfandrechtlich gesicherte Schuldverschreibungen	**570**	**572**	**3**	**1**	534	541	8	1
Andere börsengängige Wertpapiere	**333**	**337**	**4**	**–**	396	396	–	–
Anlagebestand	**3.841**	**4.291**	**455**	**5**	3.685	3.814	148	19
Handelsbestand	**122**	**132**	**10**	**–**	202	207	6	1
	3.963	**4.423**	**465**	**5**	3.887	4.021	154	20

Die folgende Tabelle zeigt 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 Schuldnern das Recht zusteht, ihre Verbindlichkeiten mit oder ohne Ablöseentschädigung zu kündigen oder vorzeitig zu tilgen.

	31. Dezember	
	2003	2002
Anlagebestand in Mio. €		
Fällig innerhalb von einem Jahr	**779**	1.054
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	**1.366**	1.021
Fällig zwischen 5 und 10 Jahren	**422**	382
Fällig nach mehr als 10 Jahren	**425**	487
	2.992	2.944

Die Erlöse aus dem Abgang von Wertpapieren des Anlagebestands betrugen € 2.743 (2002: 5.254; 2001: 3.402) Mio. Die realisierten Gewinne beliefen sich auf € 8 (2002: 157; 2001: 425) Mio., während die realisierten Verluste € 15 (2002: 23; 2001: 145) Mio. betrugen. Die Bewertung und Ermittlung der realisierten Gewinne und Verluste erfolgt bei DaimlerChrysler nach der gewichteten Durchschnittsmethode.

Wertpapiere mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten in Höhe von rd. € 5,3 (i. V. 4,6) Mrd. sind unter den Zahlungsmitteln ausgewiesen und umfassen vor allem Kaufkontrakte, Schuldverschreibungen und Einlagezertifikate.

21. Liquide Mittel

Die unter verschiedenen Bilanzposten ausgewiesenen liquiden Mittel des Konzerns setzten sich zum Jahresende wie folgt zusammen:

		31. Dezember	
	2003	2002	2001
Angaben in Mio. €			
Zahlungsmittel [1]			
Zahlungsmittel von bis zu 3 Monaten	**10.767**	9.100	10.715
Zahlungsmittel von mehr als 3 Monaten	**250**	30	31
Zahlungsmittel gesamt	**11.017**	9.130	10.746
Wertpapiere des Umlaufvermögens	**3.268**	3.293	3.759
Sonstige	**–**	5	20
	14.285	12.428	14.525

1 Zahlungsmittel umfassen im Wesentlichen Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände sowie Schecks.

Folgende Zahlungsströme sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten:

	2003	2002	2001
Angaben in Mio. €			
Gezahlte Zinsen	**3.207**	3.615	4.616
Gezahlte Ertragsteuern (erhaltene Erstattungen)	**808**	(1.178)	(624)

Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthielt im Jahr 2003 Erlöse (Auszahlungen) aus der vorzeitigen Beendigung von Derivaten in Höhe von € 556 (2002: 117; 2001: –) Mio.

22. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten setzten sich zusammen aus:

	31. Dezember	
	2003	2002
Angaben in Mio. €		
Vorauszahlungen an Pensionsfonds	**260**	243
Andere aktive Rechnungsabgrenzungsposten	**835**	719
	1.095	962

Von den gesamten Rechnungsabgrenzungsposten wiesen € 434 (i. V. 352) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

23. Eigenkapital

Zahl der ausgegebenen Aktien. Die Anzahl der am 31. Dezember 2003 von DaimlerChrysler ausgegebenen nennwertlosen Aktien betrug 1.012.824.191 (i. V. 1.012.803.493). Jede Aktie repräsentiert einen Anteil am gezeichneten Kapital in Höhe von € 2,60.

Eigene Anteile. Im Jahr 2003 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 1,3 (2002: 1,1; 2001: 1,4) Mio. DaimlerChrysler-Aktien erworben, von denen 1,3 (2002: 1,1; 2001: 1,2) Mio. an Mitarbeiter ausgegeben wurden. Die im Jahr 2001 verbliebenen 0,2 Mio. Aktien wurden am Markt verkauft.

Genehmigtes und bedingtes Kapital. 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 bis zu € 26 Mio. zum Zweck der Ausgabe von Belegschaftsaktien zu erhöhen. Die DaimlerChrysler AG wurde zudem ermächtigt, bis zum 9. Oktober 2004 für bestimmte vordefinierte Zwecke eigene Aktien bis zu einem Anteil am gezeichneten Kapital von höchstens € 263 Mio. – das sind ca. 10% des derzeitigen gezeichneten Kapitals – zu erwerben.

DaimlerChrysler ist ermächtigt, bis zum 18. April 2005 Wandelschuldverschreibungen bzw. Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu € 15 Mrd. zu begeben. Diese Schuldverschreibungen können dem Inhaber Wandel- bzw. Optionsrechte auf neue Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu € 300 Mio. einräumen. Darüber hinaus ist DaimlerChrysler berechtigt, im Rahmen des DaimlerChrysler-Aktienoptionsplans bis zum 18. April 2005 Bezugsrechte auf bis zu 96 Mio. neue Aktien (dies entspricht einem Anteil am gezeichneten Kapital von rd. € 250 Mio.) zu gewähren.

Im Geschäftsjahr 2003 wurden keine Optionsrechte aus dem Stock-Option-Plan 1996 ausgeübt. Im Geschäftsjahr 2002 wurden durch Ausübung von entsprechenden Optionsrechten 7.035 neue DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben.

Options- und Wandelanleihen. Im Juni 1997 begab DaimlerChrysler eine Pflichtwandelanleihe mit einer Laufzeit bis zum 14. Juni 2002 und einer Verzinsung von 5,75% zu einem Bezugskurs von € 66,83 je Anleihe. Die Pflichtwandelanleihe in Höhe von nominal € 508 Mio. repräsentierte bei Ausgabe 7.600.000 Teilschuldverschreibungen, die bis zum 4. Juni 2002 in je 0,86631 junge Aktien gewandelt werden konnten. Dieses Verhältnis konnte nach den Vertragsbedingungen angeglichen werden. Im Jahr 2002 wurden aufgrund von Wandlungen 17.927 (2001: 87) neue DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben. Am 14. Juni 2002, dem Stichtag der Pflichtwandlung, wurden 7.572.881 Teilschuldverschreibungen in 9.506.483 neue Aktien der DaimlerChrysler AG pflichtgewandelt. Der Wandlungspreis in Höhe von € 52,72 wurde am 8. Juni 2002 auf Grundlage des Durchschnittes der Schlussauktionskurse im Xetra-Handel der DaimlerChrysler-Aktie im Zeitraum vom 13. Mai 2002 bis 7. Juni 2002 ermittelt. Da dieser Wandlungspreis unter dem angepassten Geringsten Wandlungspreis von € 53,19 liegt, wurde zur Berechnung der zustehenden Aktien der Geringste Wandlungspreis herangezogen. Demnach erhielten die Inhaber jeder Teilschuldverschreibung 1,25643 Aktien der DaimlerChrysler AG je Teilschuldverschreibung. Die nach Aggregation verbliebenen Bruchteile wurden zum Wandlungspreis von € 52,72 in Geld ausgeglichen. Die Ausgleichszahlungen betrugen insgesamt € 0,4 Mio.

Im Jahr 1996 begab die DaimlerChrysler Luxembourg Capital S.A., ein Tochterunternehmen, an dem DaimlerChrysler sämtliche Anteile hält, eine mit 4,125% verzinsliche Optionsanleihe (Laufzeit bis zum 5. Juli 2003) in Höhe von € 613 Mio. (im Nennwert von € 511 je Stück). Die Anleihe berechtigte die Inhaber zum Bezug von insgesamt 12.366.324 Aktien (davon 7.728.048 junge Aktien, die € 383 Mio. der Optionsanleihe repräsentieren) der DaimlerChrysler AG. Gemäß den Anleihebedingungen betrug der Optionspreis pro Aktie bei Inzahlunggabe € 42,67 bzw. bei Zahlung in Geld € 44,49. Bis zum Ende der Optionsfrist am 18. Juni 2003 wurden im Jahr 2003 durch Ausübung von Optionsrechten 20.698 (2002: 50; 2001: –) neue DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben. Die Rückzahlung des noch ausstehenden Anleihevolumens erfolgte am 5. Juli 2003.

Comprehensive Income. Die Bestandteile des übrigen Comprehensive Income haben sich wie folgt entwickelt:

	2003			2002			2001		
	vor Steuern	Steuereffekt	Netto	vor Steuern	Steuereffekt	Netto	vor Steuern	Steuereffekt	Netto
Angaben in Mio. €									
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus der Marktbewertung von Wertpapieren (einschl. zurückbehaltenen Anteilsrechten an verkauften Forderungen):									
Veränderung der unrealisierten Gewinne (Verluste)	**731**	**(146)**	**585**	122	(77)	45	(129)	149	20
Realisierte (Gewinne) Verluste	**(255)**	**77**	**(178)**	(223)	43	(180)	(46)	(111)	(157)
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Wertpapieren, gesamt	**476**	**(69)**	**407**	(101)	(34)	(135)	(175)	38	(137)
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Derivaten zur Absicherung von Zahlungsströmen:									
Veränderung der unrealisierten Gewinne (Verluste)	**4.406**	**(1.682)**	**2.724**	2.417	(952)	1.465	(708)	257	(451)
Realisierte (Gewinne) Verluste	**(2.506)**	**944**	**(1.562)**	(111)	48	(63)	829	(307)	522
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Derivaten, gesamt	**1.900**	**(738)**	**1.162**	2.306	(904)	1.402	121	(50)	71
Anpassung der Pensionsverpflichtungen	**662**	**(218)**	**444**	(10.022)	3.721	(6.301)	(1.436)	552	(884)
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung	**(1.481)**	**(80)**	**(1.561)**	(3.154)	(84)	(3.238)	598	(33)	565
Veränderung des übrigen Comprehensive Income (Loss)	**1.557**	**(1.105)**	**452**	(10.971)	2.699	(8.272)	(892)	507	(385)

Sonstiges. Die Minderheitsgesellschafter der Dornier GmbH, einer Tochtergesellschaft der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG, haben das Recht, ihre Anteile an Dornier jederzeit gegen eine Barabfindung anzudienen oder gegen Aktien der DaimlerChrysler AG bzw. Aktien der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding Aktiengesellschaft, einer Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler AG, umzutauschen. Einige Dornier Minderheitsgesellschafter haben im Jahr 2001 dieses Recht ausgeübt. Im Jahr 2002 hat ein weiterer Minderheitsgesellschafter teilweise sein Recht ausgeübt, seine Anteile an Dornier an die DaimlerChrysler AG zu übertragen.

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 2003 der DaimlerChrysler AG eine Dividende von € 1.519 Mio. (€ 1,50 je Aktie) an die Aktionäre auszuschütten.

Wechselkurseffekte auf die Bestandteile des Other Comprehensive Income werden grundsätzlich als Veränderung der Währungsrücklage ausgewiesen.

24. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2003 über zwei Stock-Option-Pläne, verschiedene sog. Stock Appreciation Rights (»SAR«)-Pläne, sowie zielabhängige Medium Term Incentive Awards. 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.

Stock-Option-Pläne. Im April 2000 hat die Hauptversammlung dem DaimlerChrysler Stock-Option-Plan 2000 zugestimmt. Dieser Plan sieht 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 ausgegebenen Optionen (in Millionen) lauten wie folgt:

Option gewährt am	Referenz-preis	Ausübungs-preis	Gewährte Optionen	Bestehende Optionen 31. Dezember 2003	Ausübbare Optionen 31. Dezember 2003
2000	€ 62,30	€ 74,76	15,2	**14,2**	**14,2**
2001	€ 55,80	€ 66,96	18,7	**17,7**	**8,9**
2002	€ 42,93	€ 51,52	20,0	**19,6**	**–**
2003	€ 28,67	€ 34,40	20,5	**20,0**	**–**

Im Mai 2000 wurde von einigen Aktionären eine Anfechtungsklage gegen die am 19. April 2000 erteilte Zustimmung der Hauptversammlung zu diesem Plan erhoben. Im Oktober 2000 hat das Landgericht Stuttgart die Klage in erster Instanz abgewiesen. Die hiergegen eingelegte Berufung hat das Oberlandesgericht Stuttgart im Juni 2001 ebenfalls zurückgewiesen. Die Aktionäre haben daraufhin im Juli 2001 gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Stuttgart Revision beim Bundesgerichtshof eingelegt. Der Bundesgerichtshof hat im März 2002 entschieden, die Revision nicht zuzulassen. Im April 2002 wurde gegen diese Entscheidung Verfassungsbeschwerde eingelegt. Hierauf hat das Bundesverfassungsgericht im Mai 2003 entschieden, die Verfassungsbeschwerde nicht zur Entscheidung anzunehmen.

Mit Zustimmung der Hauptversammlung hatte DaimlerChrysler die Stock-Option-Pläne 1998, 1997 und 1996 eingeführt (frühere Daimler-Benz-Pläne). Die Pläne 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 berechtigte den Inhaber nach einer Wartezeit von 24 Monaten (bei in 1998 und 1997 gewährten Optionen) 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.

Die Eckdaten dieser Wandelschuldverschreibungen sowie der zugehörigen Optionsrechte waren wie folgt (Anzahl der Optionsrechte in Millionen):

Wandelschuld-verschreibung gewährt in	Nominal-verzinsung	Wandlungs-preis	Zugehörige Options-rechte bei Gewährung	Bestehende Options-rechte 31.12. 2003	Ausübbare Options-rechte 31.12. 2003
1996	5,9%	€ 42,62	0,9	**.**	**.**
1997	5,3%	€ 65,90	7,4	**5,4**	**–**
1998	4,4%	€ 92,30	8,2	**6,2**	**–**

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.

Entwicklung der ausgegebenen Stock-Options:

	2003 Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2003 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2002 Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2002 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2001 Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2001 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	**53,1**	**63,40**	33,6	70,43	15,3	74,65
Gewährte Optionen	**20,5**	**34,40**	20,0	51,52	18,7	66,96
Ausgeübt	**–**	**–**	–	–	–	–
Verfallen	**(1,2)**	**51,83**	(0,5)	61,29	(0,4)	70,08
Abgänge	**(0,8)**	**74,76**	–	–	–	–
Noch bestehend am Jahresende	**71,6**	**55,18**	53,1	63,40	33,6	70,43
Ausübbar am Jahresende	**23,1**	**71,71**	7,6	74,56	0,1	42,62

Im Jahr 2003 ist im Zusammenhang mit Stock-Option-Plänen ein Aufwand (vor Steuern) in Höhe von € 95 (2002: 57; 2001: 19) Mio. berücksichtigt worden.

Der Zeitwert der von DaimlerChrysler in den Jahren 2003, 2002 und 2001 ausgegebenen Stock-Options wurde zum Gewährungszeitpunkt (Anfang April) auf Basis eines die spezifischen Ausgabekonditionen berücksichtigenden modifizierten Black-Scholes Optionspreismodells festgelegt. Die bei der Ermittlung des Zeitwerts eingeflossenen Prämissen sowie der darauf basierende Gesamtwert (in Millionen €) waren wie folgt:

	2003	2002	2001
Durchschnittlich erwartete Dividendenrendite	**5,6%**	2,0%	4,6%
Erwartete Volatilität	**35%**	30%	33%
Risikofreier Anlagezinssatz	**2,9%**	4,2%	4,2%
Erwartete Dauer bis zur Ausübung (in Jahren)	**3**	3	3
Zeitwert je Optionsrecht	**€ 6,00**	€ 18,70	€ 12,15
Gesamtwert je Programm	**123,0**	374,0	227,2

Für alle ausstehenden und zum 31. Dezember 2003 noch nicht ausübbaren Aktienoptionen wird zukünftig ein Aufwand (vor Steuern) von insgesamt € 122 (2002: 104; 2001: 13) Mio. entstehen.

Stock Appreciation Rights-Pläne. In 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, von denen zum 31.12.2003 9,7 Millionen SARs noch bestehen und ausübbar sind.

Im zweiten Quartal 1999 hat DaimlerChrysler - wie weiter 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 31.12.2003 15,0 Millionen SARs noch bestehen und ausübbar sind. Die erstmalige Gewährung der SARs ersetzte Chryslers fixe Stock-Option-Pläne, da diese bei Vollendung des Unternehmenszusammenschlusses in DaimlerChrysler-Aktien umgewandelt wurden. SARs, die als Ersatz für zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses ausübbare Aktienoptionen gewährt wurden, waren sofort einlösbar. Auf zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses noch nicht ausübbaren 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 2003, 2002 und 2001 wie folgt entwickelt:

	2003 Anzahl der SARs Mio. Stück	2003 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2002 Anzahl der SARs Mio. Stück	2002 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2001 Anzahl der SARs Mio. Stück	2001 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	**40,3**	**79,13**	42,5	84,75	44,5	82,87
Gewährt	**–**	**–**	–	–	–	–
Ausgeübt	**–**	**–**	–	–	–	–
Verfallen	**(4,0)**	**75,00**	(2,2)	78,31	(2,0)	85,93
Noch bestehend am Jahresende	**36,3**	**74,24**	40,3	79,13	42,5	84,75
Ausübbar am Jahresende	**36,3**	**74,24**	40,3	79,13	42,5	84,75

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 2003, 2002 und 2001 ist kein Aufwand aus SARs in der Gewinn- und Verlustrechnung entstanden.

Medium Term Incentive Awards. DaimlerChrysler gewährt bezugsberechtigten Mitarbeitern Medium Term Incentives mit einem Zielerreichungszeitraum von drei Jahren, die unter anderem an der Kursentwicklung der DaimlerChrysler-Aktie orientiert sind. Am Ende des Zielerreichungszeitraums ist die in Geld auszubezahlende 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 2003 hat der Konzern 1,3 Mio. Medium Term Incentives gewährt (2002: 1,2 Mio.; 2001: 0,9 Mio.).

Für das Jahr 2003 ist ein Aufwand (vor Steuern) in Höhe von € 35 Mio. in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt worden (2002: € 20 Mio.; 2001: € 17 Mio.).

25. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzten sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2003		31. Dezember 2002	
	Gesamt	davon > 1 Jahr	Gesamt	davon > 1 Jahr
Angaben in Mio. €				
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 25a)	**13.467**	**12.275**	15.909	14.658
Steuern	**2.794**	**946**	3.621	1.602
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 25b)	**22.911**	**8.662**	24.092	9.786
	39.172	**21.883**	43.622	26.046

a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen:

	31. Dezember	
	2003	2002
Angaben in Mio. €		
Pensionsverpflichtungen (Pensionspläne)	**4.951**	7.393
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	**8.203**	8.167
Übrige Pensionsverpflichtungen	**313**	349
	13.467	15.909

Der Rückgang der Rückstellung für Pensionsverpflichtungen um € 2,4 Mrd. war im Wesentlichen durch die sehr gute Performance der Fondsvermögen im Jahr 2003 und durch die Zuwendungen an die Fondsvermögen in Höhe von € 2,1 Mrd. bedingt.

Die ungünstige Performance der Fondsvermögen im Jahr 2002 erhöhte bei DaimlerChrysler die Unterdeckung, gemessen am Anwartschaftsbarwert ohne zukünftige Gehaltssteigerungen. Dies führte zu einer erfolgsneutralen Bildung von zusätzlichen Pensionsrückstellungen in Höhe von € 4,7 Mrd., von denen € 2,3 Mrd. in den immateriellen Vermögensgegenständen und € 2,4 Mrd. im übrigen Comprehensive Income berücksichtigt waren.

Der Anstieg der Rückstellungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen resultiert per Saldo aus Wechselkursveränderungen, den Zuführungen abzüglich Zahlungen sowie aus der rückstellungserhöhenden Entnahme von € 0,7 Mrd. aus dem Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen (VEBA-Trust), die in das Fondsvermögen für die ausländischen Pensionspläne eingebracht wurden.

DaimlerChrysler führte im Jahr 2001 Turnaround-Pläne bei Freightliner (vgl. Anmerkung 5) und der Chrysler Group (vgl. Anmerkung 7) ein, die unter anderem einen Abbau der Belegschaft vorsahen. Die Auswirkungen aus den Abfindungen auf die Pensionsverpflichtungen, die aus den Turnaround-Plänen resultierten, sind in den nachfolgenden Angaben berücksichtigt.

Pensionspläne

Bei DaimlerChrysler haben im Wesentlichen 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.

Investitionsstrategien. Zum 31. Dezember 2003 waren die Fondsvermögen in verschiedenartigen Portefeuilles angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Darin waren 264.855 Anteile am gezeichneten Kapital von DaimlerChrysler aus einem kanadischen Plan (14.855 Anteile) und aus einem deutschen Plan (250.000 Anteile) mit einem Marktwert von € 0,4 Mio. bzw. € 92 Mio. enthalten. Das Vermögen und die Erträge der Pensionsfonds und der Unterstützungskassen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen und für die Aufwendungen der Verwaltung der Pensionspläne vorgesehen. Die Zusammensetzung der Fondsvermögen des Konzerns in % zum 31. Dezember 2003 und 2002 sowie die geplante Zusammensetzung der Fondsvermögen in % für das Geschäftsjahr 2004 ist aus der folgenden Übersicht zu ersehen:

	Inländische Fondsvermögen			Ausländische Fondsvermögen		
	2004 geplant	2003	2002	2004 geplant	2003	2002
Angaben in % des Fondsvermögens						
Aktien	58	**57**	48	64	65	57
Festverzinsliche Wertpapiere	36	**37**	41	30	30	36
Immobilien	3	**3**	3	5	4	5
Sonstiges	3	**3**	8	1	1	2

Alle 3 - 5 Jahre, gegebenenfalls auch häufiger, führt DaimlerChrysler Asset-Liability-Analysen für die großen Pensionsfonds durch. Hierzu wird die Expertise von externen Beratern aus den Bereichen Kapitalanlage und Versicherungsmathematik herangezogen. 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 sollen die Risiken auf ein angemessenes Niveau begrenzt werden.

Das Modell-Portfolio wird dann in Form eines so genannten Benchmark-Portfolios weiter detailliert. Das Benchmark-Portfolio bildet die Asset-Klassen aus dem Modell-Portfolio ab, erweitert diese jedoch durch Hinzufügen von Sub-Asset-Klassen mit entsprechenden Gewichtungen, um die vorgesehene Portfolio-Struktur tatsächlich umsetzen zu können. Unter Nutzung der »Modernen Portfolio-Theorie« wird außerdem eine optimale Zielallokation über einen einjährigen Zeitraum bestimmt. Diese Zielallokation wird sodann implementiert und ihre Zielerreichung im laufenden Jahr relativ zum Benchmark-Portfolio gemessen.

Der gesamte Prozess wird durch Anlageausschüsse, die sich aus leitenden Mitarbeitern des Finanzbereiches und anderen qualifizierten Führungskräften zusammensetzen, überwacht. Die Anlageausschüsse 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 und Emerging Markets angelegt. Die Kapitalanlagen unterliegen einer strikten Überwachung durch interne Controlling-Bereiche. Ferner sind externe Depotbanken sowohl für die Verwahrung der Wertpapiere und das Berichtswesen als auch für Bestände und Transaktionen verantwortlich.

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.

	31. Dezember 2003		31. Dezember 2002	
	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Mio. €				
Veränderungen des Anwartschaftsbarwerts:				
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	**10.941**	**22.008**	10.483	24.139
Kursdifferenzen	**–**	**(3.287)**	–	(3.829)
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	**256**	**344**	226	384
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	**632**	**1.397**	629	1.622
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgungszusagen	**5**	**652**	(1)	16
Versicherungsmathematische Verluste	**124**	**1.200**	45	1.199
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	**(361)**	**(16)**	–	–
Zugänge zum Konsolidierungskreis und übrige Veränderungen	**94**	**240**	63	37
Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	**1**	**28**	2	292
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	**(527)**	**(1.599)**	(506)	(1.852)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	**11.165**	**20.967**	10.941	22.008
Veränderungen des Fondsvermögens:				
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	**6.789**	**17.755**	7.503	24.125
Kursdifferenzen	**–**	**(2.692)**	–	(3.465)
Tatsächliche Erträge (Verluste) der Fondsvermögen	**983**	**3.256**	(1.101)	(1.756)
Zuwendungen durch die Arbeitgeber	**855**	**1.201**	807	621
Geleistete Beiträge durch die Arbeitnehmer	**–**	**18**	–	21
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	**(7)**	**(11)**	–	–
Zugänge zum Konsolidierungskreis und übrige Veränderungen	**–**	**128**	–	36
Pensionszahlungen der Fonds	**(437)**	**(1.510)**	(420)	(1.827)
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres	**8.183**	**18.145**	6.789	17.755

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus, der sich als Differenz zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen ergibt, bis zu den in der Bilanz enthaltenen Beträgen dargestellt:

	31. Dezember 2003		31. Dezember 2002	
	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Mio. €				
Finanzierungsstatus	**2.982**	**2.822**	4.152	4.253
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	**(3.232)**	**(7.194)**	(3.837)	(8.762)
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	**(16)**	**(2.541)**	(6)	(2.507)
Noch nicht berücksichtigte Aufwendungen aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 87	**–**	**(5)**	–	(11)
Bilanzbetrag (Saldo)	**(266)**	**(6.918)**	309	(7.027)
Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:				
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	**–**	**(260)**	–	(243)
Pensionsrückstellungen	**2.355**	**2.596**	3.484	3.909
Immaterielle Vermögensgegenstände	**–**	**(2.466)**	–	(2.453)
Übriges Comprehensive Income	**(2.621)**	**(6.788)**	(3.175)	(8.240)
Bilanzbetrag (Saldo)	**(266)**	**(6.918)**	309	(7.027)

Bewertungsprämissen. Der Stichtag für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und der Fondsvermögen von DaimlerChrysler ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die 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 durchschnittlichen Bewertungsfaktoren verwendet:

	Inländische Pensionspläne			Ausländische Pensionspläne		
	2003	2002	2001	2003	2002	2001
Angaben in %						
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren						
Abzinsungsfaktor	**5,3**	5,8	6,0	**6,2**	6,7	7,4
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	**3,0**	3,0	3,0	**4,5**	5,4	5,4

Zur Berechnung der Pensionsaufwendungen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

	Inländische Pensionspläne			Ausländische Pensionspläne		
	2003	2002	2001	2003	2002	2001
Angaben in %						
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren						
Abzinsungsfaktor	**5,8**	6,0	6,5	**6,7**	7,4	7,7
Erwartete langfristige Verzinsung der Fondsvermögen (zu Jahresbeginn)	**7,5**	7,9	7,9	**8,5**	10,1	10,1
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	**3,0**	3,0	3,0	**5,4**	5,4	5,5

Erwartete Erträge der Fondsvermögen. Die Rate für die langfristige erwartete Verzinsung der US-Fondsvermögen basiert auf den tatsächlichen langfristig erzielten Erträgen des Portfolios, auf den historischen Gesamtmarktrenditen und einer Prognose über die voraussichtlichen Renditen der in den Portfolios enthaltenen Wertpapiergattungen. Die Prognosen beruhen auf Befragungen von Managern großer Portfolios sowie auf vergleichbaren Renditeerwartungen für die nächsten zehn Jahre. Demzufolge werden negative Renditen innerhalb eines Zeitraumes von ein bis zwei Jahren die historischen langfristig erwarteten Renditen nicht derart signifikant ändern, dass eine Anpassung der Rate für die langfristig erwartete Verzinsung der US-Fondsvermögen notwendig oder gerechtfertigt wäre.

Die Ermittlung der Rate für die langfristig erwartete Verzinsung der Fondsvermögen der deutschen Pensionspläne basiert auf einem ähnlichen Prozess. Sowohl Kapitalmarktumfragen als auch die Befragung von Experten der Großbanken und der Investmentbranche führen zur Festlegung der langfristigen Renditeerwartungen.

Die Rate für die langfristig erwartete Verzinsung der Fondsvermögen für 2001 und 2002 betrug für die inländischen Pensionspläne in beiden Jahren 7,9% und für die ausländischen Pensionspläne (im Wesentlichen US-Pensions-Pläne) 10,1% bzw. 10,1%. Im Jahr 2002 beschloss der unter »Investitionsstrategien« beschriebene Anlageausschuss das Portfolio der Fondsvermögen für Pensionspläne schrittweise zugunsten festverzinslicher Wertpapiere zu gewichten. Dies führte gegenüber den vorangegangenen Jahren zu etwas geringeren Renditeerwartungen. Zusätzlich wurde das Management durch eine Analyse des Anlageausschusses zu den Markttrends darüber informiert, dass die langfristigen Renditen für Aktien und festverzinsliche Wertpapiere künftig niedriger ausfallen würden als in den vergangenen 25 Jahren. Aus diesen Gründen wurde die Rate der langfristig erwarteten Verzinsung der Fondsvermögen ab dem 1. Januar 2003 für inländische Pensionspläne auf 7,5% und für ausländische Pensionspläne auf 8,5% gesenkt.

Die erwartete Rendite aus den Fondsvermögen im Jahr 2004 entspricht der für das Jahr 2003.

Netto-Pensionsaufwendungen. Die Netto-Pensionsaufwendungen für die Jahre 2003, 2002 und 2001 setzen sich wie folgt zusammen:

	2003		2002		2001	
	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Mio. €						
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	**256**	**344**	226	384	198	404
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	**632**	**1.397**	629	1.622	612	1.696
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	**(509)**	**(1.870)**	(595)	(2.692)	(649)	(2.750)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten (Gewinnen)	**173**	**53**	74	3	–	(11)
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	**–**	**287**	–	291	–	356
Tilgung des Übergangssaldos aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 87	**–**	**–**	–	1	–	148
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	**552**	**211**	334	(391)	161	(157)
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	**50**	**24**	1	208	1	625
Netto-Pensionsaufwendungen	**602**	**235**	335	(183)	162	468

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Pensionspläne betrugen in den Jahren 2003 und 2002 € 2.056 Mio. bzw. € 1.428 Mio. Die geplanten Zuwendungen an die Fondsvermögen im Jahr 2004 werden schätzungsweise € 1,5 Mrd. betragen. Davon entfallen € 0,1 Mrd. auf gesetzliche Mindestanforderungen im Jahr 2004 und € 1,4 Mrd. auf Ermessensentscheidungen von DaimlerChrysler. Von den im Jahr 2004 zu erwartenden Zuwendungen erfolgen voraussichtlich € 1,5 Mrd. in bar.

Pensionszahlungen. Im Geschäftsjahr 2003 leistete DaimlerChrysler Pensionszahlungen aufgrund von inländischen und ausländischen Pensionsplänen in Höhe von € 527 Mio. beziehungsweise € 1.599 Mio. Im Jahr 2002 beliefen sich diese Zahlungen auf € 506 Mio. beziehungsweise € 1.852 Mio. Die geschätzten Zahlungen der folgenden 10 Jahre betragen insgesamt € 21,2 Mrd. und verteilen sich wie folgt:

	2004	2005	2006	2007	2008	2009-2013
Angaben in Mrd. €						
Inländische Pensionspläne	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	3,5
Ausländische Pensionspläne	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	7,6

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 das Fondsvermögen insgesamt folgende Werte:

	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Angaben in Mio. €			
Anwartschaftsbarwert mit Gehaltssteigerungen	**31.487**	32.300	11.122
Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen	**30.547**	31.206	10.224
Fondsvermögen	**25.660**	23.882	7.934

Der Rückgang der Anpassung der Pensionsverpflichtungen, die im übrigen Comprehensive Income (Loss) vor Steuern berücksichtigt sind, betrug zum 31. Dezember 2003 € 662 Mio. Zum 31. Dezember 2002 und 2001 betrug der Anstieg im übrigen Comprehensive Income vor Steuern € 10.022 Mio. bzw. € 1.436 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.

Investitionsstrategien. Zum 31. Dezember 2003 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 2003 und 2002 und die geplante Zusammensetzung für das Jahr 2004 stellt sich wie folgt dar:

	2004 geplant	2003	2002
Angaben in % der Fondsvermögen			
Aktien	65	**68**	62
Festverzinsliche Wertpapiere	35	**32**	37
Immobilien	–	**–**	–
Sonstiges	–	**–**	1

Die Asset Allokation erfolgt auf der Grundlage eines Benchmark Portfolios, das auf eine breite Streuung der Kapitalanlagen in den folgenden wesentlichen Asset-Klassen ausgerichtet ist: U.S. Equity, International Equity und U.S. Fixed Income. Das Hauptziel des Benchmark Portfolios ist es, eine angemessene Ausgewogenheit von Risiken und Rendite zu erreichen.

Der Prozess der Kapitalanlage wird durch Anlageausschüsse, die sich aus leitenden Mitarbeitern des Finanzbereiches 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 strikten Überwachung durch interne Controlling-Bereiche. Ferner sind externe Depotbanken sowohl für die Verwahrung der Wertpapiere und das Berichtswesen als auch für Bestände und Transaktionen verantwortlich.

Finanzierungsstatus. Die folgenden Informationen betreffen die Pläne der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen des Konzerns.

	2003	2002
Angaben in Mio. €		
Veränderung des Anwartschaftsbarwertes:		
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	**15.933**	15.095
Kursdifferenzen	**(2.553)**	(2.454)
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	**278**	262
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	**983**	1.062
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgung	**(383)**	(90)
Versicherungsmathematische Verluste	**1.242**	2.863
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen	**198**	7
Auswirkungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	**11**	59
Zahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	**(799)**	(871)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	**14.910**	15.933
Veränderung des Fondsvermögens:		
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	**2.232**	2.982
Kursdifferenzen	**(490)**	(447)
Tatsächliche Erträge (Verluste) der Fondsvermögen	**379**	(294)
Zuwendung (Entnahmen) durch die Arbeitgeber	**(673)**	1
Zugänge zum Konsolidierungskreis	**137**	–
Zahlungen der Fonds	**(54)**	(10)
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres	**1.531**	2.232

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus, der sich als Differenz zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen ergibt, bis zu dem in den Pensionsrückstellungen enthaltenen Betrag für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen dargestellt:

	31. Dezember 2003	2002
Angaben in Mio. €		
Finanzierungsstatus	**13.379**	13.701
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	**(5.144)**	(4.979)
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	**(62)**	(555)
Bilanzbetrag	**8.203**	8.167

Die Auswirkungen des im Dezember 2003 in Kraft getretenen und am 12. Januar 2004 veröffentlichten »Medical Drug Act« hat DaimlerChrysler im Jahr 2003 nicht berücksichtigt, da im Jahr 2003 noch keine endgültigen Verlautbarungen seitens des FASB vorlagen, in welcher Form die Auswirkungen in der Bilanz und in der GuV-Rechnung zu behandeln sind. Auf Basis versicherungsmathematischer Schätzungen wird der »Medical Drug Act« insgesamt zu einer Reduzierung der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen in Höhe von voraussichtlich € 0,7 Mrd. führen.

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Im Jahr 2003 hat DaimlerChrysler keine Zuwendungen an die Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen vorgenommen (2002: € 1 Mio.). Für das Jahr 2004 sind zunächst keine Zuwendungen vorgesehen. Im Jahr 2003 wurden € 0,7 Mrd. dem VEBA-Trust entnommen und in die Fondsvermögen für die ausländischen Pensionspläne eingebracht.

Bewertungsprämissen. 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 %	2003	2002	2001
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren:			
Abzinsungsfaktor	**6,3**	6,8	7,4
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden (oder Basis-) Jahr	**8,0**	10,0	6,9
Höchste Steigerungsrate der Gesundheitskosten ab dem Jahr 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 %	2003	2002	2001
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren:			
Abzinsungsfaktor	**6,8**	7,4	7,7
Erwartete langfristige Verzinsung der Fondsvermögen zu Jahresbeginn	**8,5**	10,5	10,4
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	**10,0**	6,9	7,5
Höchste Steigerungsrate der Gesundheitskosten ab dem Jahr 2008	**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 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 Steigerungsrate für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen um 1% erhöht bzw. vermindert:

Angaben in Mio. €	1%-Steigerung	1%-Verminderung
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	180	(153)
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	1.716	(1.564)

Die erwartete Rendite aus den Fondsvermögen im Jahr 2004 entspricht der für das Jahr 2003.

Netto-Aufwendungen. Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzten sich für die Jahre 2003, 2002 und 2001 wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	2003	2002	2001
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	**278**	262	257
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	**983**	1.062	1.033
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	**(217)**	(345)	(346)
Tilgung von versicherungsmathematischen (Gewinnen) Verlusten	**220**	38	(7)
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	**24**	76	82
Laufende Netto-Aufwendungen	**1.288**	1.093	1.019
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	**2**	26	154
Netto-Aufwendungen	**1.290**	1.119	1.173

Erwartete Zahlungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen. Im Geschäftsjahr 2003 und 2002 leistete DaimlerChrysler Zahlungen für Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen in Höhe von € 799 Mio. bzw. € 871 Mio. Die geschätzten zukünftigen Zahlungen für die folgenden 10 Jahre betragen insgesamt € 9,3 Mrd. und verteilen sich wie folgt:

	2004	2005	2006	2007	2008	2009-2013
Angaben in Mrd. €						
Andere Versorgungsleistungen	0,7	0,8	0,9	0,9	0,9	5,1

Vorausbezahlte Versorgungsleistungen. Im Jahr 1996 hat DaimlerChrysler den Voluntary Employees' Beneficiary Association (»VEBA«)-Trust gegründet, der Vorsorgeleistungen erfüllt, die nicht die betriebliche Altersversorgung betreffen. Das Vermögen des VEBA-Trust betrug per 31. Dezember 2003 € 2.017 (i. V. € 2.833) Mio., von dem Beträge im Jahr 2003 von € 1.433 Mio. und im Jahr 2002 von € 2.140 Mio. dem Fondsvermögen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen zugeordnet wurden. In den Jahren 2003, 2002 und 2001 sind keine Zuwendungen an den VEBA-Trust geleistet worden.

b) Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellungen für sonstige Risiken entfallen hauptsächlich auf:

	2003	31. Dezember 2002
Angaben in Mio. €		
Produktgarantien	**9.230**	9.353
Verkaufsaufwendungen	**5.119**	4.813
Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich	**2.282**	2.196
Restrukturierungsmaßnahmen	**410**	758
Andere	**5.870**	6.972
	22.911	24.092

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 31). 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 Mio. €	
Stand zum 1. Januar 2002	9.379
Wechselkursveränderungen	(1.059)
Inanspruchnahmen	(4.515)
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die im Jahr 2002 gewährt wurden	5.575
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	(27)
Stand zum 31. Dezember 2002	9.353
Wechselkursveränderungen	**(776)**
Inanspruchnahmen	**(4.581)**
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die im Jahr 2003 gewährt wurden	**5.364**
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	**(130)**
Stand zum 31. Dezember 2003	**9.230**

Die Position »Andere Veränderungen von Produktgarantien, die im Jahr 2003 gewährt wurden«, umfasst die produktbezogenen Garantieaufwendungen des Jahres 2003 für im Jahr 2003 verkaufte Fahrzeuge.

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 Mio. €	
Stand zum 1. Januar 2002	1.191
Wechselkursveränderungen	(190)
Umsatzabgrenzung im Berichtsjahr	574
Umsatzrealisierung im Berichtsjahr	(514)
Stand zum 31. Dezember 2002	1.061
Wechselkursveränderungen	**(170)**
Umsatzabgrenzung im Berichtsjahr	**693**
Umsatzrealisierung im Berichtsjahr	**(455)**
Stand zum 31. Dezember 2003	**1.129**

Die Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen umfassen Abfindungszahlungen an Beschäftigte sowie Aufwendungen, die in direktem Zusammenhang mit der Redimensionierung von Kapazitäten stehen. Die Veränderung der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen setzte sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	Abfindungszahlungen	Schließungskosten	Gesamt
Stand zum 1. Januar 2001	151	109	260
Inanspruchnahmen, Umbuchungen und Wechselkursveränderungen	(947)	(275)	(1.222)
Auflösungen	(135)	(144)	(279)
Zuführungen	1.504	927	2.431
Stand zum 31. Dezember 2001	573	617	1.190
Inanspruchnahmen, Umbuchungen und Wechselkursveränderungen	(461)	(358)	(819)
Auflösungen	(57)	(39)	(96)
Zuführungen	323	160	483
Stand zum 31. Dezember 2002	378	380	758
Inanspruchnahmen, Umbuchungen und Wechselkursveränderungen	**(355)**	**(209)**	**(564)**
Auflösungen	**(10)**	**(27)**	**(37)**
Zuführungen	**226**	**27**	**253**
Stand zum 31. Dezember 2003	**239**	**171**	**410**

Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind im Konzern im Jahr 2003 vor allem bei der Chrysler Group (vgl. Anmerkung 7) und in den Jahren 2002 und 2001 vor allem bei der Chrysler Group (vgl. Anmerkung 7) sowie bei Nutzfahrzeugen, insbesondere bei Freightliner (vgl. Anmerkung 5), Rückstellungen gebildet worden.

Die Zuführungen zu Rückstellungen für Abfindungszahlungen betrugen im Jahr 2003 € 226 (2002: 323; 2001: 1.504) Mio. Der überwiegende Teil der Zuführungen im Jahr 2003 resultierte aus dem im Jahr 2001 beschlossenen Turnaround-Plan bei der Chrysler Group.

Im Jahr 2003 wurden im Segment Nutzfahrzeuge Restrukturierungsmaßnahmen von € 7 Mio. neu initiiert. Diese Maßnahmen umfassen einmalige Abfindungszahlungen in den USA aufgrund von Kapazitätsanpassungen. Dieser Betrag ist als Zuführung zu den einmaligen Abfindungszahlungen in der GuV-Position »Sonstige betriebliche Aufwendungen« enthalten.

Die Höhe der Abfindungszahlungen im Jahr 2003 betrug € 229 (2002: 431; 2001: 269) Mio. Von diesen Abfindungszahlungen waren € 228 (2002: 359; 2001: 227) Mio. durch die Inanspruchnahme von vorhandenen Rückstellungen gedeckt.

Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind im Berichtsjahr ca. 4.410 (2002: 11.500; 2001: 17.700) Beschäftigte ausgeschieden. Am 31. Dezember 2003 sind für den Abbau von ca. 1.100 Beschäftigten entsprechende Rückstellungen vorhanden.

Die Zuführungen zu den Schließungskosten von € 27 Mio. im Jahr 2003 und der überwiegende Teil der Rückstellungen für Schließungskosten der Jahre 2002 und 2001 (€ 302 Mio. bzw. € 488 Mio.) waren auf die Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen und Schließungskosten von Produktionsstätten im Zusammenhang mit der Aufgabe von Produktionsaktivitäten und Produktprogrammen bei der Chrysler Group zurückzuführen (vgl. Anmerkung 7). Darüber hinaus waren im Segment Nutzfahrzeuge Schließungskosten von € 62 Mio. im Jahr 2002 auf die Kündigung von Händlerverträgen in den USA und Frankreich zurückzuführen. Schließungskosten von € 111 Mio. im Jahr 2001 waren durch Kündigungen von Leasingverträgen, speziellen Lieferantenvereinbarungen und Händlerverträgen begründet. In einem geringen Umfang wurden Schließungskosten der Jahre 2002 und 2001 durch das Segment Übrige Aktivitäten verursacht.

Die Auszahlungen für Schließungskosten beliefen sich im Jahr 2003 auf € 174 (2002: 288; 2001: 290) Mio. Von diesen Auszahlungen waren im Jahr 2003 € 167 (2002: 258; 2001: 155) Mio. durch vorhandene Rückstellungen gedeckt.

26. Finanzverbindlichkeiten

Angaben in Mio. €		31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Kurzfristig:			
Anleihen		**9.975**	12.971
Schuldverschreibungen		**7.048**	9.494
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		**6.183**	5.593
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		**344**	339
Einlagen aus Direktbank-Geschäft		**3.041**	768
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten		**475**	200
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien		**1.189**	1.134
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (fällig innerhalb eines Jahres)		**28.255**	30.499
Langfristig:	Fälligkeiten		
Anleihen davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 11.213 (i.V. 11.492) Mio.	2005-2097	**37.802**	38.887
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 1.812 (i.V. 1.911) Mio.	2005-2020	**7.911**	8.465
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € – (i.V. –) Mio.		**–**	62
Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 22 (i.V. –) Mio.		**97**	–
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 13 (i.V. 28) Mio.		**400**	193
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 207 (i.V. 249) Mio.		**1.225**	1.177
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		**47.435**	48.784
		75.690	79.283

Im Jahr 2003 betrugen die gewogenen Durchschnittszinssätze bei Anleihen 6,04%, bei Schuldverschreibungen 1,84% und bei Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten 3,51%.

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 Sicherungshypotheken, Pfandrechte an Wertpapieren und Forderungsabtretungen in Höhe von € 1.714 (i. V. 1.754) Mio. gesichert.

DaimlerChrysler Corporation (»DCC«) hat hinsichtlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen eine Vereinbarung mit der General Electric Capital Corporation (»GECC«), welche DCC und seinen Lieferanten finanzielle Flexibilität gewährleisten soll. GECC bezahlt die teilnehmenden Lieferanten vorzeitig und erhält als Gegenleistung einen Nachlass auf den ursprünglichen Rechnungsbetrag. DCC bezahlt GECC dann nach den ursprünglichen Zahlungsbedingungen der Lieferanten. Soweit GECC aus diesen Transaktionen wirtschaftliche Vorteile erzielt, werden diese mit DCC geteilt. Der ausstehende Betrag gegenüber GECC wird innerhalb der übrigen kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen und beträgt zum 31. Dezember 2003 € 416 (i.V. 171) Mio.

Die Finanzverbindlichkeiten (Nominalbeträge) werden in den nächsten 5 Jahren und danach wie folgt fällig:

	2004	2005	2006	2007	2008	danach
Angaben in Mio. €						
Finanzverbindlichkeiten	27.949	14.551	11.116	3.624	4.581	12.831

Zum 31. Dezember 2003 waren kurzfristige Kreditfazilitäten in Höhe von € 10.700 (i. V. 11.026) Mio. und langfristige Kreditfazilitäten in Höhe von € 10.441 (i. V. 10.597) Mio. ungenutzt. Die Kreditfazilitäten beinhalten eine revolvierende Kreditlinie eines Konsortiums internationaler Banken im Umfang von $ 18 Mrd. Diese Kreditvereinbarung erstreckt sich auf eine revolvierende Kreditfazilität, die es der DaimlerChrysler AG und einzelnen Gesellschaften des Konzerns ermöglicht, bis zum Jahr 2006 bis zu $ 5 Mrd. oder den Gegenwert in bestimmten anderen Währungen aufzunehmen. Sie umfasst weiter eine revolvierende Kreditfazilität, die der DaimlerChrysler North America Holding Corporation, einem 100%-Tochterunternehmen, die Aufnahme von bis zu $ 6 Mrd. im Jahr 2004 erlaubt. Zudem beinhaltet die Kreditvereinbarung eine revolvierende Working Capital-Kreditfazilität, die es der DaimlerChrysler AG und einzelnen Gesellschaften des Konzerns ermöglicht, bis zum Jahr 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

	31. Dezember 2003			31. Dezember 2002		
	Gesamt	davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre	Gesamt	davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre
Angaben in Mio. €						
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**11.583**	**–**	**1**	12.171	1	1

28. Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2003			31. Dezember 2002		
	Gesamt	davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre	Gesamt	davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre
Angaben in Mio. €						
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**316**	**10**	**–**	338	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	**131**	**–**	**–**	161	3	–
Sonstige Verbindlichkeiten	**8.358**	**699**	**315**	8.344	708	151
	8.805	**709**	**315**	8.843	711	151

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind in Höhe von € 682 (i. V. 827) Mio. Steuern und in Höhe von € 756 (i. V. 782) Mio. Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten.

29. Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Von den gesamten passiven Rechungsabgrenzungsposten weisen € 1.836 (i. V. 1.989) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

30. Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche

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.

In mehreren gegen die DaimlerChrysler Corporation anhängigen Gerichtsverfahren werden angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen (u. a. Insassenrückhaltesysteme, Sitze, Bremsanlagen, Kugelgelenke und Kraftstoffanlagen) mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität (Überschlagneigung), falsche Pedalbedienung (plötzliche Beschleunigung), Bremsen-Getriebe-Schaltsperre oder Unfallsicherheit vorgebracht. Die teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachten Ansprüche reichen von der Reparatur bzw. dem Austausch der Fahrzeuge oder Schadenersatz für ihren angeblichen Wertverlust bis zu Schadenersatz wegen Körperverletzung. Sofern diesen Klagen stattgegeben würde, könnte sich hierdurch eine Verpflichtung für die DaimlerChrysler Corporation zur Leistung erheblicher Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstiger kostenintensiver Maßnahmen ergeben.

Drei Klagen, die als Sammelklagen deklariert wurden, sind bei verschiedenen US- und kanadischen Gerichten anhängig, in denen vorgebracht wird, dass die Lackierung von Chrysler-, Plymouth-, Jeep®- und Dodge-Fahrzeugen 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 Austausch sowie Erstattung der Rechtsanwaltsgebühren und -auslagen. Sieben andere Sammelklagen bezüglich Farbablösungen wurden abgewiesen.

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 2003. 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. Im Jahr 2001 hat DaimlerChrysler gemeinsam mit weiteren Automobilherstellern das Bundeskonkursgericht in Delaware, das auch das Konkursverfahren gegen den Automobilzulieferer Federal-Mogul Corporation beaufsichtigt, gebeten, alle bei Bundesgerichten in den Vereinigten Staaten anhängigen Verfahren gegen Federal-Mogul wegen asbesthaltiger Bremsen zusammenzufassen. DaimlerChrysler war der Ansicht, dass die Kosten und die Komplexität der Verteidigung dieser Einzelfälle durch eine Zusammenfassung verringert würden. Im Jahr 2002 entschied das Konkursgericht, dass es zu einer Zusammenfassung dieser Fälle nicht befugt sei. Diese Entscheidung wurde vom US-Berufungsgericht bestätigt. Das Oberste Bundesgericht der Vereinigten Staaten hat den von DaimlerChrysler gemeinsam mit anderen Herstellern gestellten Antrag auf Überprüfung dieser Entscheidung im Januar 2003 zurückgewiesen. 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.

Wie zuvor berichtet, hatte die Kartellabteilung des US-Justizministeriums (Regionalbüro New York) strafrechtliche Ermittlungen im Zusammenhang mit den Vorwürfen eingeleitet, welche im Rahmen einer im Jahre 2002 beim US-Bezirksgericht für den Bezirk New Jersey eingereichten Klage gegen die DaimlerChrysler-Tochtergesellschaft Mercedes-Benz USA, LLC (»MBUSA«) und deren hundertprozentige Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Manhattan, Inc. erhoben worden sind. Das Justizministerium hat diese Unternehmen im dritten Quartal 2003 darüber informiert, dass es die Ermittlungen abgeschlossen hat und keine weiteren Maßnahmen ergreifen wird. In der Klage, die im Jahr 2003 als Sammelklage bestätigt wurde, wird geltend gemacht, dass sich diese Unternehmen an einer unzulässigen Preisabsprache zwischen Mercedes-Benz-Händlern beteiligt haben. MBUSA und Mercedes-Benz Manhattan werden sich diesbezüglich auch weiterhin energisch zur Wehr setzen.

Wie bereits zuvor berichtet, erhielt DaimlerChrysler am 1. April 1999 von der Europäischen Kommission »Beschwerdepunkte«, in denen dem Konzern die Verletzung der EG-Wettbewerbsregeln durch Behinderung des grenzüberschreitenden Absatzes von Mercedes-Benz-Personenkraftwagen an Endverbraucher im Europäischen Wirtschaftsraum vorgeworfen wurde. Im Oktober 2001 erließ die Europäische Kommission gegen DaimlerChrysler eine Entscheidung, mit der eine Geldbuße in Höhe von ca. € 72 Mio. verhängt wurde. Die von DaimlerChrysler gegen die Entscheidung erhobene Klage ist beim Europäischen Gerichtshof anhängig.

Wie zuvor bereits berichtet, wurden im Jahr 2003 ungefähr achtzig als Sammelklagen deklarierte Klagen wegen angeblicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht gegen DaimlerChrysler und einige US-amerikanische Tochtergesellschaften, gegen sechs weitere Kraftfahrzeughersteller beziehungsweise Tochtergesellschaften dieser Hersteller in den Vereinigten Staaten und Kanada, gegen die National Automobile Dealers Association und gegen die Canadian Automobile Dealers Association erhoben. 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.

Wie bereits zuvor berichtet, wird die Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, DaimlerChrysler Services North America LLC (»DCSNA«), vor US Bundes- und Staatengerichten in verschiedenen Gerichtsverfahren in Anspruch genommen, in denen zum Teil Verstöße gegen das Staaten- und Bundesrecht bei der Finanzierung von Kraftfahrzeugen behauptet wird. In einigen dieser Verfahren wird eine Sammelklage angestrebt und voraussichtlich Schaden- und Strafschadenersatz oder Schadenersatz in dreifacher Höhe zuzüglich der Anwaltskosten verlangt. Die Bürgerrechtsabteilung des US Justizministeriums und das Büro der US Staatsanwaltschaft für den Bezirk Northern Illinois informierten im Oktober 2003 darüber, dass sie eine Untersuchung der DCSNA Finanzierungspraktiken eingeleitet haben, die sich auf das DCSNA Bereichsbüro in Chicago konzentriert. Die Untersuchung ist Folge einer im Februar 2003 beim Bezirksgericht der Vereinigten Staaten für den Bezirk Northern Illinois gegen DCSNA in Chicago eingereichten Klage, in der das DCSNA Bereichsbüro in Chicago beschuldigt wird, ethnisch diskriminierende Verfahren bei der Vergabe von Krediten an Fahrzeugkäufer und bei der Einziehung von ausstehenden Forderungen angewendet und damit US Bundes- und Staatenrecht verletzt zu haben. Diese als konsolidierte Sammelklage deklarierte Klage wurde von sechs Personen im Namen von Afro-Amerikanern aus der Region mit der Behauptung eingereicht, dass ihnen Finanzierungen beim Fahrzeugkauf auf Grundlage ihrer ethnischen Zugehörigkeit verweigert worden seien. Sie verlangen kompensatorischen Schadenersatz, Strafschadenersatz sowie eine Anordnung zur Unterlassung solch diskriminierender Praktiken. Die Klage wurde später erweitert, um auch Hispano-Amerikaner zu erfassen. DCSNA hält die von ihr angewandte Praxis für angemessen und nicht diskriminierend. DCSNA beabsichtigt, sich gegen diese Ansprüche energisch zur Wehr zu setzen.

Als Mitglied des Konsortiums Toll Collect, das zur Entwicklung, Errichtung und zum Betrieb eines Mauterhebungssystems für deutsche Autobahnen verpflichtet ist, haben die Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, DaimlerChrysler Services und die anderen Mitglieder des Konsortiums eine Aufforderung der Bundesrepublik Deutschland zur Zahlung von Schadenersatz erhalten. Die Regierung verlangt Entschädigung für entgangene Maut-Einnahmen, die aus der Verzögerung bei der Fertigstellung des Systems resultieren. Für den Zeitraum vom 1. September bis 31. Dezember 2003 macht die Bundesrepublik Deutschland € 156 Mio. pro Monat und für jeden nachfolgenden Monat € 180 Mio. Schadenersatz geltend. Darüber hinaus macht die Bundesrepublik Deutschland Vertragsstrafen in Höhe von ungefähr € 680 Mio. geltend, weil die Mitglieder des Konsortiums vor Abschluss bestimmter Nachunternehmerverträge nicht die erforderliche Zustimmung der Regierung eingeholt haben. Zusätzlich verlangt die Bundesrepublik weitere zeitabhängige Vertragsstrafen. DaimlerChrysler hält die Ansprüche der Bundesrepublik für unbegründet und beabsichtigt daher, sich gegen die Ansprüche entschlossen zur Wehr zu setzen. Der Vertrag zwischen den Mitgliedern des Konsortiums und der Bundesrepublik Deutschland sieht für sämtliche Streitigkeiten, die mit dem Mauterhebungssystem zusammenhängen, die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts vor. Die Bundesrepublik Deutschland hat deutlich gemacht, wegen dieser Ansprüche das Schiedsgericht anzurufen.

Wie von DaimlerChrysler im vorherigen Jahresabschluss berichtet, erwarb Freightliner LLC, die nordamerikanische Nutzfahrzeugtochter von DaimlerChrysler, im September 2000 die kanadische Gesellschaft Western Star Trucks Holdings Ltd., die im Bereich von Design, Montage und Vertrieb schwerer LKW und Überlandbusse tätig ist. Vor dem Erwerb durch Freightliner hatte Western Star die Firma ERF (Holdings) plc, eine in England und Wales ansässige Gesellschaft, die im Bereich von Montage und Vertrieb schwerer LKW tätig ist, an MAN AG und MAN Nutzfahrzeuge AG für CAD 195 Mio. verkauft. Im September 2002 hat MAN vor dem Handelsgericht in London Klage gegen Freightliner Ltd. (vormals Western Star) wegen der Nichteinhaltung von Zusicherungen und Garantien aus dem Unternehmenskaufvertrag durch unrichtige Darstellung der Bilanzen und finanzielle Statusberichte von ERF erhoben. MAN verlangt Schadenersatz in Höhe von mehr als GBP 300 Mio. Freightliner Ltd. beabsichtigt, sich energisch gegen die Klage zur Wehr zu setzen und hat im zweiten Quartal 2003 vor dem Handelsgericht in London Klage auf Rückgriff gegen Ernst & Young, die Wirtschaftsprüfer von ERF, eingereicht.

DaimlerChrysler veräußerte, wie bereits zuvor berichtet, am 30. April 2001 ihre Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz) für einen Kaufpreis von $ 725 Mio. an Bombardier, Inc. Im Juli 2002 reichte Bombardier bei der Internationalen Handelskammer in Paris einen Antrag auf Einleitung eines Schiedsverfahrens ein. Bombardier macht die Anpassung des Kaufpreises gemäß den Bedingungen des Kaufvertrages sowie Ansprüche wegen angeblicher Vertragsverletzungen und falscher Darstellungen geltend. Die Schadenersatzforderung von Bombardier beläuft sich auf insgesamt ca. € 960 Mio. Die Höhe der im Vertrag vereinbarten Anpassung des Kaufpreises ist auf € 150 Mio. begrenzt, die Höhe sonstiger Ansprüche, soweit rechtlich zulässig, auf weitere € 150 Mio. DaimlerChrysler verteidigt sich im laufenden Schiedsverfahren energisch gegen die Ansprüche (vgl. Anmerkung 4).

Im vierten Quartal 2000 hat die Tracinda Corporation beim Bezirksgericht der Vereinigten Staaten für den Bezirk Delaware eine Klage gegen die DaimlerChrysler AG und einige ihrer Aufsichtsrats- und Vorstandsmitglieder (Herren Kopper, Prof. Schrempp und Dr. Gentz) eingereicht. Kurz darauf haben andere Kläger gegen dieselben Beklagten eine Reihe weiterer Klagen mit ähnlich lautenden Ansprüchen wie in der Tracinda-Klage erhoben. Zwei Einzelverfahren und eine konsolidierte Sammelklage waren ursprünglich anhängig. Die Kläger, gegenwärtige bzw. ehemalige DaimlerChrysler-Aktionäre, werfen den Beklagten einen Verstoß gegen das amerikanische Wertpapierrecht und Betrug im Zusammenhang mit der Zustimmung der Chrysler-Aktionäre zum Zusammenschluss der Chrysler Corp. und Daimler-Benz AG im Jahr 1998 vor. Die konsolidierte Sammelklage enthielt zusätzliche Behauptungen, welche später abgewiesen wurden. Im März 2003 gab das Gericht dem Antrag von Herrn Kopper auf Abweisung aller gegen ihn gerichteten Klagen wegen fehlender Zuständigkeit statt. Im Februar 2003 beantragten die DaimlerChrysler-Beklagten, die Klagen aus verschiedenen Gründen im summarischen Verfahren abzuweisen, unter anderem mit der Begründung, die Ansprüche seien verjährt. Im Juni 2003 lehnte das Gericht den Antrag der Beklagten im Hinblick auf das Verjährungsargument ab. Im August 2003 stimmte DaimlerChrysler einem Vergleich bezüglich der konsolidierten Sammelklage in Höhe von $ 300 Mio. (bereinigt um Währungseffekte ungefähr € 240 Mio.) zu und schloss kurz darauf einen Vergleich mit Glickenhaus, einem der beiden Einzelkläger. Das Gericht hat beiden Vergleichen über die konsolidierte Sammelklage durch Beschluss vom 5. Februar 2004 endgültig zugestimmt und letztere infolgedessen verworfen. Diese Vergleiche hatten keinen Einfluss auf die Klage von Tracinda, die behauptet, ihr seien Schäden in der Größenordnung zwischen $ 856 Mio. und $ 1,28 Mrd. entstanden. Im November 2003 wies das Gericht die übrigen Aspekte des Antrages der Beklagten auf Entscheidung im summarischen Verfahren zurück. Die mündliche Verhandlung im Tracinda Fall begann im Dezember 2003. Nach etwa zweiwöchiger Verhandlungsdauer und mit ungefähr zwei verbleibenden Verhandlungstagen wurde das Verfahren unterbrochen, während sich die Parteien in einer separaten Anhörung mit einer Beweiserhebungsfrage befassten. Das Gericht hat die Fortsetzung der mündlichen Verhandlung auf den 9. Februar 2004 festgesetzt, und die mündliche Verhandlung wurde am 11. Februar 2004 abgeschlossen. Es lässt sich schwer vorhersagen, wann das Gericht eine Entscheidung fällen wird, DaimlerChrysler hat jedoch Zweifel, ob dies vor dem vierten Quartal 2004 der Fall sein wird.

Wie bereits zuvor berichtet, wurden im Jahr 2002 unter Berufung auf die Apartheid in Südafrika mehrere Klagen eingereicht. Im Einzelnen wurde am 11. November 2002 durch die Khulumani Support Group, welche angeblich 32.700 Einzelpersonen repräsentiert, sowie durch mehrere Einzelkläger eine Klage (geführt unter Khulumani v. Barclays National Bank Ltd., Civ.A. No. 02-5952 (E.D.N.Y.)) gegen 22 US-amerikanische, europäische und japanische Unternehmen, darunter DaimlerChrysler AG und Daimler-Benz Industrie beim US-Bezirksgericht für den östlichen Bezirk von New York eingereicht. Nach der Klageschrift betrifft die Klage den Zeitraum von 1960 bis 1993. Am 19. November 2002 wurde eine weitere als Sammelklage deklarierte Klage, Ntsebeza v. Holcim Ltd., No. 02-74604 (RWS) (E.D. Mich.), gegen vier US-amerikanische und europäische Unternehmen einschließlich DaimlerChrysler Corporation beim US-Bezirksgericht für den östlichen Bezirk von Michigan eingereicht, welche den Zeitraum von 1948 bis 1993 umfassen soll. Beide Verfahren wurden für vorprozessuale Zwecke mit mehreren anderen als Sammelklagen deklarierte Klagen, einschließlich Digwamaje v. Bank of America, No. 02-CV-6218 (RCC) (S.D.N.Y.) verbunden, welche ursprünglich beim US-Bezirksgericht für den südlichen Bezirk von New York eingereicht wurden. Die Digwamaje-Kläger hatten ursprünglich die DaimlerChrysler AG als Beklagte benannt, entließen sie jedoch später freiwillig aus dem Verfahren. In den Khulumani– und Ntsebeza-Klagen wird im Wesentlichen behauptet, den Beklagten seien Menschenrechtsverletzungen und andere Missbräuche des südafrikanischen Apartheidregimes bekannt bzw. sie seien daran beteiligt gewesen; sie hätten mit der Apartheidregierung während dieser Zeit zusammengearbeitet und hätten von dieser Zusammenarbeit profitiert. Zu den von den Klägern vorgebrachten Anspruchsgrundlagen gehören Verschwörung (conspiracy), Unterstützung von und Beihilfe zu Verletzungen des internationalen Rechts, ungerechtfertigte Bereicherung sowie unfaire und diskriminierende Arbeitsbedingungen. Die Kläger verlangen unter anderem ein Feststellungsurteil, Schaden- und Strafschadenersatz, Anwaltskosten sowie die Herausgabe angeblicher unerlaubter Gewinne der Beklagten, Rechnungslegung, Rückgabe des Werts der angeblichen ungerechtfertigten Bereicherung der Beklagten, einen Entschädigungsfonds und die Errichtung einer »unabhängigen historischen Kommission«. Sie beziffern keine Schadensbeträge. Am 14. Juli 2003 hat eine Gruppe von Beklagten, welche in einer oder mehreren der zusammengefassten Klagen, einschließlich Khulumani und Ntsebeza, benannt war, die Abweisung der Klagen beantragt. Der Antrag, zu dem am 6. November 2003 eine Anhörung stattfand, ist derzeit noch anhängig. DaimlerChrysler beabsichtigt sich gegen diese Klagen mit Nachdruck zur Wehr zu setzen.

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 nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden können. 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.

31. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse. Die Verpflichtungen aus der Begebung von Garantien (ohne Produktgarantien) stellen sich wie folgt dar:

	31. Dezember Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		31. Dezember Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
	2003	2002	2003	2002
Angaben in Mio. €				
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	**2.647**	2.119	**355**	370
Rückkaufverpflichtungen	**1.957**	2.663	**583**	724
Leistungsgarantien und Umweltrisiken	**513**	581	**352**	370
Sonstige	**118**	830	**109**	246
	5.235	6.193	**1.399**	1.710

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 gesamtschuldnerisch. Die Bandbreite der Laufzeiten dieser Haftungsverhältnisse entspricht grundsätzlich den Laufzeiten der betreffenden Verbindlichkeiten nicht konsolidierter, verbundener Unternehmen und Dritter beziehungsweise 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 2003 beliefen sich diese Garantien auf € 51,5 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.

Rückkaufverpflichtungen stellen 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, größtenteils 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.

Leistungsgarantien umfassen 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.

Wie in Anmerkung 3 ausführlich beschrieben, hält DaimlerChrysler 45% der Anteile an Toll Collect und steht, ebenso wie die anderen Eigenkapitalgeber (gemeinsam das »Konsortium«, einzeln die »Partner«), gesamtschuldnerisch für eine Reihe gegenwärtiger und zukünftiger Verpflichtungen von Toll Collect ein.

Gemäß dem Betreibervertrag garantieren die Partner gesamtschuldnerisch bis zum 31. August 2004 die erfolgreiche Fertigstellung und den Betrieb des Mauterhebungssystems durch Toll Collect.

Darüber hinaus verpflichteten sich die Partner von Toll Collect dazu, gesamtschuldnerisch weiteres Eigenkapital bei Toll Collect bereitzustellen, um bis 31. August 2004 eine Eigenkapitalquote bei Toll Collect in Höhe von mindestens 20% (nach HGB), und danach bis zum Ende des Betreibervertrags eine Eigenkapitalquote in Höhe von mindestens 15% zu gewährleisten (»Kapitalintakthalteerklärung«). Diese Nachschussverpflichtung könnte, nebst anderen Fällen, durch Verluste bei Toll Collect infolge eines sich weiter verzögernden Systemstarts entstehen. Der Systemstart war ursprünglich für den 31. August 2003 vorgesehen, verzögert sich jedoch.

Gemäß Betreibervertrag sind bei einer verspäteten Inbetriebnahme des Mautsystems das Konsortium bzw. die Projektgesellschaft zur Zahlung von Vertragsstrafen verpflichtet. Da das Mauterhebungssystem noch nicht den Betrieb aufgenommen hat, haben die Partner von Toll Collect (die Projektgesellschaft ist aufgrund des fehlenden Beitritts noch nicht aus dem Betreibervertrag verpflichtet) seit dem 2. Dezember 2003 mit der Zahlung einer täglichen Vertragsstrafe in Höhe von € 250.000 begonnen. Sollte die Verspätung länger anhalten, wird sich die Vertragsstrafe ab dem 1. März 2004 auf € 500.000 pro Tag erhöhen. Neben diesen Vertragsstrafen sind nach unserer Meinung weitere Vertragsstrafen oder eine verschuldensabhängige Haftung gemäß Betreibervertrag ausgeschlossen.

In der Betriebsphase - nach Erteilung der vorläufigen Betriebserlaubnis – könnten darüber hinaus weitere Nachschussverpflichtungen aus der Kapitalintakthaltegarantie aufgrund von Vertragsstrafen oder Vergütungsminderungen eintreten, die bei Toll Collect entstehen könnten, wenn die Gesellschaft in Einzelfällen bestimmte Vertragspflichten nicht einhält oder das Mauterhebungssystem nicht vertragsgemäß funktioniert. Diese Strafen sind nach der Betriebsaufnahme beschränkt auf einen Gesamtbetrag von € 56,25 Mio. für die ersten neun Monate nach Erteilung der vorläufigen Betriebserlaubnis, danach auf einen jährlichen Gesamtbetrag von € 150 Mio. bis zur Erteilung der endgültigen Betriebserlaubnis, und danach wiederum auf einen jährlichen Gesamtbetrag von € 100 Mio. Diese Beträge erhöhen sich pro Betriebsjahr um 3%. Für Vergütungsminderungen bestehen dieselben Beschränkungen. Bei einer schuldhaften Verletzung von Vertragspflichten in der Betriebsphase ist die Bundesrepublik Deutschland nicht gehindert, ohne Beschränkung weiteren Schadenersatz gegenüber Toll Collect geltend zu machen. Falls solche Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen oder andere Geschäftsvorfälle dazu führen, dass die Eigenkapitalquote von Toll Collect unter die in der Kapitalintakthalteerklärung festgesetzte Quote fällt, sind die Partner verpflichtet, weiteres Eigenkapital bereitzustellen, damit die festgelegte Quote wieder erreicht wird.

Der Betreibervertrag kann von beiden Seiten wegen Verletzung definierter wesentlicher Vertragspflichten (z. B.: Termine, Nichterfüllung gewisser Anforderungen bzw. Mitwirkungspflichten) gekündigt werden. Vorher ist jedoch der betroffenen Partei eine angemessene Zeit zur Ausräumung der Kündigungsgründe zu geben.

Bis die Mittel aus dem operativen Mautbetrieb zur Verfügung stehen, erhält Toll Collect Überbrückungskredite von Banken. Die DaimlerChrysler AG garantiert, entsprechend dem Anteil des Konzerns an Toll Collect, 45% dieser Darlehen einzeln und unabhängig von den anderen Partnern. DaimlerChrysler erhält eine marktgerechte Prämie für diese Garantie.

Von allen Garantien, die der Konzern zugunsten von Toll Collect abgegeben hat, ist nur die Garantie für die Überbrückungskredite in der obigen Tabelle enthalten. Die übrigen Garantien für Verpflichtungen von Toll Collect sind, da die maximalen zukünftigen Verpflichtungen nicht mit ausreichender Sicherheit bestimmt werden können, nicht in der obigen Tabelle enthalten.

Am 11. März 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, an DaimlerChrysler zu übertragen. Im Gegenzug erhält die Freie und Hansestadt Hamburg bei Ausübung der Option durch eine der Parteien einen Betrag von mindestens € 450 Mio., der in Anteilen an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«), in bar oder in Kombination von beidem geleistet werden kann. DaimlerChrysler hält die Mehrheit der Anteile an DCLRH. Die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg hat am 21. Mai 2003 ihre Zustimmung zu dieser Vereinbarung erteilt. 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.

In Umweltfragen unterliegt DaimlerChrysler möglichen Verpflichtungen aus staatlichen Auflagen und Gesetzen sowie aus verschiedenen Ansprüchen und Verfahren, die gegen DaimlerChrysler anhängig sind oder geltend gemacht werden könnten. Schätzungen bezüglich des Maximalbetrags solcher zukünftigen Verpflichtungen sind in diesem Bereich zwangsläufig zahlreichen Unsicherheiten unterworfen. Diese ergeben sich zum Beispiel durch das Inkrafttreten neuer Gesetze und Auflagen, die Entwicklung und Anwendung neuer Technologien oder die Identifizierung von Grundstücken, für die DaimlerChrysler die Verantwortung zur Sanierung hat beziehungsweise hierfür gesamtschuldnerisch haften könnte.

Sofern unter gegebenen Umständen vom Eintritt einer Zahlungsverpflichtung auszugehen ist, werden entsprechende Rückstellungen für Haftungsverhältnisse im Konzernabschluss aufwandswirksam berücksichtigt.

DaimlerChrysler führt regelmäßig freiwillige Service- und Rückrufaktionen durch, um die Kundenzufriedenheit, die Sicherheit und die Umweltstandards in Bezug auf verkaufte Fahrzeuge sicherzustellen. Der Konzern bildet zum Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte Garantierückstellungen auf Basis von Erfahrungswerten. Diese beziehen sich auf die Einschätzung der zukünftig zu erbringenden Leistungen und die dafür anfallenden Kosten. DaimlerChrysler tritt darüber hinaus gegen Berechnung einer separaten Gebühr in vertragliche Verpflichtungen ein, die eine erweiterte Produktgarantie darstellen. Die Gebühr für erweiterte Produktgarantien wird über die Garantielaufzeit abgegrenzt und als Umsatzerlös vereinnahmt; die entsprechenden Kosten werden bei Anfall sofort aufwandswirksam berücksichtigt. Die Schätzung zukünftiger Aufwendungen ist zwangsläufig zahlreichen Unsicherheiten unterworfen, z. B. hinsichtlich des Inkrafttretens neuer Gesetze und Regulierungen, der Zahl der betroffenen Fahrzeuge oder der Art der zu veranlassenden Maßnahmen, was zu einer Anpassung der gebildeten Rückstellungen führen könnte. Diese Verpflichtungen sind gemäß der Bilanzierungsvorschrift FIN 45 in der vorangegangenen Tabelle nicht enthalten (siehe auch 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 2003 betrugen diese finanziellen Verpflichtungen aus dem Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten beziehungsweise aus Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen € 8,8 Mrd. Diese Verpflichtungen sind in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Der Konzern hat weitere sonstige Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und Sachanlagen. Im Geschäftsjahr 2003 wurden Mietzahlungen in Höhe von € 747 (2002: 737; 2001: 819) Mio. aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Verträgen betragen:

	2004	2005	2006	2007	2008	danach
Angaben in Mio. €						
Operating leases	554	334	267	206	189	918

32. Finanzinstrumente und Derivate

a) Einsatz von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt weltweit in zahlreichen internationalen Währungen Geschäfte ab, wodurch er grundsätzlich Wechselkursschwankungen ausgesetzt ist. Die Refinanzierung des Konzerns erfolgt unter anderem durch die Emission von Anleihen, Medium-Term-Notes, Geldmarktpapieren und durch die Ziehung 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 in Aktien, aus denen Zins- und Marktpreisrisiken resultieren. Der Konzern steuert die verschiedenartigen Marktrisiken unter anderem durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. 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.

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.

In geringerem Umfang ist DaimlerChrysler dem Marktpreisrisiko aus dem Erwerb bestimmter Commodities ausgesetzt. Bei Bedarf setzt DaimlerChrysler derivative Finanzinstrumente ein, um dieses Risiko zu minimieren. Das Risiko aus derivativen Rohstoffsicherungskontrakten ist für den Konzern unerheblich und deshalb im Folgenden nicht weiter erläutert.

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 hier aufgeführten Werte nur als Indikation gegenüber den tatsächlich am Markt realisierbaren Werten angesehen werden.

Die Buch- und Marktwerte der Finanzinstrumente des DaimlerChrysler-Konzerns stellen sich wie folgt dar:

	31. Dezember 2003		31. Dezember 2002	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Angaben in Mio. €				
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva				
Finanzanlagen	**1.631**	**1.631**	1.870	1.870
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**52.638**	**53.919**	52.088	52.622
Wertpapiere	**3.268**	**3.268**	3.293	3.293
Zahlungsmittel	**11.017**	**11.017**	9.130	9.130
Sonstige	**–**	**–**	5	5
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten	**75.690**	**77.993**	79.283	84.032
Derivative Finanzinstrumente				
Aktiva				
Währungssicherungskontrakte	**2.380**	**2.380**	1.759	1.759
Zinssicherungskontrakte	**3.695**	**3.695**	3.776	3.776
Passiva				
Währungssicherungskontrakte	**267**	**267**	105	105
Zinssicherungskontrakte	**163**	**163**	302	302

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.

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 2003 und 2002 hätten aufgenommen werden können.

Die Buchwerte der *Zahlungsmittel und Sonstigen Aktiva* 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 dienen marktübliche Zinssätze der entsprechenden Fristigkeit. Wegen ihrer kurzen Laufzeiten wird für Schuldverschreibungen und Darlehen im Rahmen revolvierender Kreditfazilitäten unterstellt, dass die Buchwerte näherungsweise den Marktwerten entsprechen.

Währungssicherungskontrakte. Die Marktwerte von Devisentermingeschäften werden auf der Basis von aktuellen EZB-Referenzkursen 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.

c) Kreditrisiko

Der Konzern ist einem Kreditrisiko ausgesetzt, welches durch 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 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 der originären Finanzinstrumente, mit Ausnahme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen und der Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung, sind im Finanzergebnis enthalten. Zinserträge aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung sowie Gewinne und Verluste aus Forderungsverkäufen sind in den Umsatzerlösen berücksichtigt. Zinsaufwendungen aufgrund von Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung gehen in die Umsatzkosten ein. 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, dem Euro und anderen Währungen, die das operative Ergebnis, das Finanzergebnis und die Zahlungsströme beeinflussen können. Für den Konzern besteht ein Währungsrisiko, wenn Umsätze in einer anderen Währung fakturiert werden als die Kosten. Diesem Risiko ist hauptsächlich das Segment Mercedes Car Group ausgesetzt. Mercedes Car Group fakturiert Exportumsätze vorwiegend in der Währung des Exportlandes, während die Herstellungskosten hauptsächlich in Euro anfallen. Das Segment Nutzfahrzeuge ist ebenso einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das allerdings aufgrund des globalen Produktionsverbundes geringer ist. Bei Chrysler Group fallen Umsatzerlöse und Kosten hauptsächlich in US-Dollar an. Dadurch ist das Transaktionsrisiko dieses Segments relativ gering. Das Segment Übrige Aktivitäten ist einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das hauptsächlich aus dem US-Dollar-Geschäft mit Flugzeugmotoren resultierte, das DaimlerChrysler über die MTU Aero Engines Gruppe betrieb. Mit Wirkung zum 31. Dezember 2003 hat DaimlerChrysler seine Beteiligung an der MTU Aero Engines Gruppe veräußert.

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 vom Währungsausschuss gesteuert. Bis zur Veräußerung der MTU Aero Engines Gruppe zum 31. Dezember 2003 setzte sich der Währungsausschuss aus separaten Gremien für das Fahrzeuggeschäft bzw. für die MTU Aero Engines Gruppe zusammen. Jedes Gremium besteht aus Mitgliedern der oberen Führungsebene dieser Geschäftseinheiten, der Treasury sowie des Risk Controllings. Seit dem 1. Januar 2004 setzt sich der Währungsausschuss ausschließlich aus den Mitgliedern zusammen, die zuvor den Währungsausschuss für das Fahrzeuggeschäft bildeten. 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 zinssensitiven Finanzinstrumente. Darüber hinaus bezieht sich ein wesentlicher Anteil dieser Finanzinstrumente auf den Bereich der Leasing- und Absatzfinanzierung, der von DaimlerChrysler 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 des Forderungsportfolios werden fristeninkongruente Refinanzierungen eingesetzt, die ein Zinsänderungsrisiko mit sich bringen. DaimlerChrysler koordiniert die Refinanzierung für das Industriegeschäft und Financial Services auf Konzernebene. Der Konzern verwendet geeignete derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Caps und Floors, um die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-Passiv-Strukturen zu erreichen.

Das Zinsrisiko wird im Konzern kontinuierlich überwacht, indem Veränderungen der Nettozinspositionen, welche die zukünftigen Zahlungsströme negativ beeinflussen könnten, verfolgt und geeignete Absicherungsstrategien beurteilt 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.

Darüber hinaus besitzt DaimlerChrysler in einem geringen Umfang Anlagen in Aktien. Die daraus resultierenden Aktienkursrisiken bzw. die zur Risikominimierung eingesetzten Aktienderivate sind für die dargestellten Berichtsperioden unwesentlich.

Fair Value Hedges. Gewinne und Verluste aus der mark-to-market-Bewertung von bilanzierten Vermögensgegenständen, Verbindlichkeiten und verbindlichen Vertragsvereinbarungen (firm commitments) aus operativer Tätigkeit sowie Gewinne und Verluste aus der mark-to-market-Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten, die zur Absicherung dieser bilanzierten Grundgeschäfte dienen, werden in den Umsatzerlösen oder in den Umsatzkosten ausgewiesen, wenn sie mit dem Absatz oder der Produktion von DaimlerChrysler Produkten in Zusammenhang stehen. Nettogewinne bzw. -verluste aus der mark-to-market-Bewertung abgesicherter Finanzaktiva bzw. -passiva und der dazugehörigen derivativen Finanzinstrumente werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

Zum 31. Dezember 2003 belaufen sich die Nettoverluste im operativen Ergebnis und im Finanzergebnis auf € 57 (Nettogewinn im Jahr 2002: 34) 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 werden, werden im Eigenkapital (kumuliertes übriges Comprehensive Income) ausgewiesen. Die im Eigenkapital enthaltene Bewertung der derivativen Finanzinstrumente wird mit der Realisierung der abgesicherten Grundgeschäfte in das operative Ergebnis umgebucht. 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 Zinsen aus dem abgesicherten Grundgeschäft in das Finanzergebnis umgebucht.

Zum 31. Dezember 2003 sind Nettoverluste in Höhe von € 11 Mio. (2002: –) der derivativen Finanzinstrumente, die von der Ermittlung der Hedge-Effektivität ausgeschlossen wurden, oder Hedge-Ineffektivitäten im operativen Ergebnis und im Finanzergebnis enthalten.

Im Jahr 2003 und im Jahr 2002 waren keine Gewinne oder Verluste als Folge der Abbrüche von Cash Flow Hedges aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umzubuchen.

Voraussichtlich werden während des nächsten Geschäftsjahres € 889 Mio. Nettogewinne, die zum Stichtag als Eigenkapital ausgewiesen werden, in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert.

Zum 31. Dezember 2003 hat DaimlerChrysler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 35 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. Zum 31. Dezember 2003 werden Nettogewinne aus der Absicherung von Auslandsbeteiligungen in Höhe von € 48 (2002: 127) Mio. erfolgsneutral im Eigenkapital (Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung) ausgewiesen.

33. Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen und Forderungsverkäufe

Der Marktwert der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen betrug:

	31. Dezember 2003	2002
Angaben in Mio. €		
Marktwert der erwarteten Cash Flows aus verkauften Forderungen (nach Berücksichtigung vorzeitiger Tilgungen, vor erwarteten Forderungsausfällen)	**2.960**	4.119
Erwartete Forderungsausfälle aus verkauften Forderungen	**(508)**	(644)
Marktwert der erwarteten Cash Flows aus verkauften Forderungen	**2.452**	3.475
Zurückbehaltene Anteilsrechte in Form nachrangiger Wertpapiere	**703**	764
Sonstige zurückbehaltene Anteilsrechte	**2**	2
Marktwert aus zurückbehaltenen Anteilsrechten an verkauften Forderungen	**3.157**	4.241

Der Konzern hat im Jahr 2003 bei den zurückbehaltenen Anteilsrechten an verkauften Forderungen eine Wertberichtigung von € 31 (2002: 98) Mio. vorgenommen, die aus einer Abnahme der geschätzten Cash Flows (aus den einzelnen Forderungspools) resultierte. Die Abnahme der geschätzten Cash Flows wurde durch eine Zunahme der erwarteten zukünftigen Forderungsausfälle verursacht.

Zum 31. Dezember 2003 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:

	Annahme Prozentsatz	Auswirkungen auf den Marktwert bei einer nachteiligen Veränderung um 10 Prozent	20 Prozent
Angaben in % bzw. Mio. €			
Vorzeitige Tilgungen (Monatswert)	1,5%	(15)	(31)
Erwartete restliche Ausfälle in Prozent der verkauften Forderungen	1,2%	(50)	(100)
Diskontierungssatz für geschätzte Cash Flows (Jahreswert)	12,0%	(18)	(37)

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 € 9 Mio. bzw. € 17 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.

Die eingetretenen bzw. erwarteten Forderungsausfälle aus verbrieften Forderungen sind wie folgt:

	Verbriefte Forderungen aus 2000	2001	2002	2003
Eingetretene und erwartete Ausfallquoten				
31. Dezember 2003	2,2%	2,5%	2,4%	**2,5%**
31. Dezember 2002	2,3%	2,4%	2,6%	
31. Dezember 2001	1,7%	2,4%		
31. Dezember 2000	1,2%			

Ausfälle aus den originären Forderungspools sind aus dem Verhältnis der Summe der eingetretenen bzw. 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 2003 noch ausstehende Salden aufgewiesen haben. Die Ein- und Auszahlungen an Trusts beliefen sich auf:

	2003	2002
Angaben in Mio. €		
Einzahlungen aus neuen Forderungsverkäufen	**10.018**	10.705
Einzahlungen aus fortlaufenden ABS-Maßnahmen bzgl. Händlerforderungen	**46.623**	49.888
Reinvestitionen in fortlaufende ABS-Maßnahmen bzgl. Händlerforderungen	**(46.678)**	(49.965)
Einnahmen aus Servicing-Gebühren	**219**	304
Einnahmen aus Anteilsrechten an verbrieften Forderungen	**718**	553

Die ausstehenden bzw. überfälligen Forderungen und Forderungsausfälle verkaufter und ausstehender Forderungen für die Geschäftsjahre 2003 und 2002 betrugen bei den Gesellschaften, die Forderungsverkäufe tätigen:

	Ausstehender Betrag zum Stichtag		Überfällige Forderungen > 60 Tage zum Stichtag		Forderungsausfälle des Geschäftsjahres	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Angaben in Mio. €						
Forderungen gegenüber Endkunden	**44.190**	48.476	**201**	506	**478**	652
Forderungen gegenüber Händlern	**15.246**	16.754	**1**	–	**13**	19
Verwaltete Forderungen gesamt	**59.436**	65.230	**202**	506	**491**	671
Abzüglich verkaufter Forderungen	**(22.154)**	(30.103)	**(35)**	(160)	**(216)**	(342)
Forderungsbestand	**37.282**	35.127	**167**	346	**275**	329

DaimlerChrysler verkauft im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit Forderungen aus dem Fahrzeuggeschäft an Trusts, die Zweckgesellschaften nach SFAS 140 »Qualifying Special Purpose Entities« (»QSPEs«) darstellen, als auch an Bankenfonds, die solche Forderungen von mehreren Verkäufern übernehmen, die sogenannte »Variable Interest Entities« (»VIEs«) darstellen. DaimlerChrysler behält Anteilsrechte an den verkauften Forderungen zurück, die im Wesentlichen dazu dienen, sämtliche Risiken aus Kreditausfällen, vorzeitiger Tilgung und sonstiger Zinsrisiken bezogen auf die an die Trusts übertragenen Forderungen abzusichern. Die zurückbehaltenen Anteilsrechte stellen das maximale Verlustrisiko des Unternehmens bezüglich dieser Vorgänge dar. Die nachstehende Tabelle zeigt den Stand der an QSPEs und VIEs verkauften Forderungen und die entsprechenden zurückbehaltenen Anteilsrechte zum 31. Dezember 2003:

	Verkaufte Forderungen	Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen
Angaben in Mio. €		
Variable Interest Entities	4.384	783
Qualifying Special Purpose Entities	17.770	2.374
	22.154	3.157

Im Geschäftsjahr 2003 veräußerte DaimlerChrysler € 9.557 (i. V. 8.653) Mio. bzw. € 46.678 (i. V. 49.965) Mio. der Forderungen gegen Endkunden bzw. Händler. Aus diesen Transaktionen erzielte der Konzern Erträge von € 249 (i. V. 162) Mio. bzw. von € 196 (i. V. 201) Mio. aus Forderungen gegen Endkunden bzw. Händler.

Wesentliche Annahmen (gewichteter durchschnittlicher Prozentsatz für Forderungsverkäufe des Geschäftsjahres) bei der Bewertung der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen gegenüber Endkunden bzw. Händlern waren wie folgt:

	Endkunden		Händler	
	2003	2002	2003	2002
Annahme vorzeitiger Tilgungen (Monatswert)	**1,5%**	1,0-1,5%	[1]	[1]
Für die Laufzeit erwartete Ausfälle (durchschnittlicher Prozentsatz an den verkauften Forderungen)	**2,5%**	2,6%	**0,0%**	0,0%
Diskontierungszinssatz (Jahreswert)	**12,0%**	12,0%	**12,0%**	12,0%

1 Für die Berechnung der Erträge aus Forderungen gegenüber Händlern unterstellt der Konzern eine durchschnittliche Tilgung nach 210 Tagen.

Zum 31. Dezember 2003 weist der Konzern aus der Übernahme des Servicings Nettoverbindlichkeiten in Höhe von € 10 Mio. und damit verbundene Nettoamortisation von € 2 Mio. aus. Im Jahr 2003 wurden keine Wertberichtigungen auf Vermögensgegenstände aus dem Servicing vorgenommen. Der Marktwert der Nettoverbindlichkeiten aus dem Servicing beläuft sich zum Stichtag 31. Dezember 2003 auf € 18 Mio. und wurde unter Berücksichtigung gegenwärtiger Marktzinssätze aus den zukünftigen Cash Flows ermittelt.

In Zusammenhang mit dem Asset-backed Commercial Paper-Programm des Konzerns in Nordamerika hat eine Gruppe von Finanzinstituten einen Liquiditätsrahmen von insgesamt $ 4,5 Mrd. vertraglich zugesichert, welcher im November 2004 ausläuft und jährlich erneuert werden kann. Dieser Liquiditätsrahmen kann ausschließlich von den Zweckgesellschaften beansprucht werden, an die die nordamerikanischen Financial Services Gesellschaften Forderungen innerhalb dieses Programms verkaufen. Bis zum 31. Dezember 2003 wurde die zugesicherte Liquidität nicht in Anspruch genommen.

34. 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 dazugehörige 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 dazugehörige 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 dazugehörige Ersatzteile und Zubehör. Die Produkte werden hauptsächlich unter den Markennamen Mercedes-Benz, Setra und Freightliner vertrieben.

Dienstleistungen. Die Tätigkeiten in diesem Segment erstrecken sich auf die Vermarktung von Dienstleistungen auf den Gebieten Finanzdienstleistungen (hauptsächlich Absatzfinanzierung und Leasing von Fahrzeugen sowie Händlerbestandsfinanzierung), Versicherungen, Handel und Informationstechnologie. Dieses Segment hält auch Beteiligungen an einigen Gesellschaften, die im Bereich Verkehrsleitsysteme, Telematik und Mauterhebung tätig sind.

Im Oktober 2000 wurden die Aktivitäten auf dem Gebiet der Informationstechnologie in ein Joint Venture eingebracht. Der Anteil des Konzerns an T-Systems ITS in Höhe von 49,9% ist ab diesem Zeitpunkt nach der Equity-Methode berücksichtigt. Im Januar 2002 übte DaimlerChrysler seine Verkaufsoption hinsichtlich der Veräußerung seines 49,9% Anteils an T-Systems ITS an die Deutsche Telekom AG aus. Der Verkauf wurde im März 2002 durch die Beendigung des Joint Venture abgeschlossen.

Übrige Aktivitäten. Das Segment Übrige Aktivitäten beinhaltet die Unternehmensteile, Geschäftstätigkeiten und Beteiligungen, die nicht zu den übrigen Geschäftsfeldern von DaimlerChrysler gehören. Das Segment enthält die at equity einbezogenen Beteiligungen an EADS und Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«), die Immobilienaktivitäten, die zentrale Konzernforschung sowie die Holding- und Finanzgesellschaften, über die der Konzern seine operative Geschäftstätigkeit mit der Aufnahme von Geldern an den Kapitalmärkten finanziert. Im April 2001 hat DaimlerChrysler den Verkauf von 60% der Anteile seiner Automobil-Elektronik-Aktivitäten an Continental AG abgeschlossen. Der Anteil des Konzerns an den Automobil-Elektronik-Aktivitäten (»Conti Temic microelectronic«) in Höhe von 40% ist ab diesem Zeitpunkt nach der Equity-Methode berücksichtigt. Im April 2002 hat DaimlerChrysler seine Verkaufsoption hinsichtlich des verbleibenden 40%-Anteils an der Conti Temic microelectronic gegenüber Continental AG ausgeübt. Bis zum 31. Dezember 2003 beinhaltet das Segment Übrige Aktivitäten auch den Geschäftsbereich MTU Aero Engines.

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). 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) Bestandteile des Altersversorgungsaufwands (außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen), (2) 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 at equity 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 2003, 2002 und 2001 wie folgt dar:

Angaben in Mio. €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutzfahrzeuge	Dienstleistungen	Übrige Aktivitäten	Summe Segments	Eliminierungen	Daimler-Chrysler-Konzern
2003								
Außenumsätze	**48.025**	**49.321**	**26.909**	**11.997**	**185**	**136.437**	**–**	**136.437**
konzerninterne Umsätze	**3.421**	**–**	**1.608**	**2.040**	**255**	**7.324**	**(7.324)**	**–**
Umsätze gesamt	**51.446**	**49.321**	**28.517**	**14.037**	**440**	**143.761**	**(7.324)**	**136.437**
Operating Profit (Loss)	**3.126**	**(506)**	**855**	**1.240**	**1.285**	**6.000**	**(314)**	**5.686**
Segment-Aktiva	**24.161**	**47.147**	**16.015**	**83.239**	**29.781**	**200.343**	**(22.075)**	**178.268**
Sachinvestitionen	**2.939**	**2.487**	**1.006**	**76**	**121**	**6.629**	**(15)**	**6.614**
Abschreibungen	**1.789**	**3.927**	**935**	**5.087**	**151**	**11.889**	**(290)**	**11.599**
2002								
Außenumsätze	46.796	59.716	26.905	13.765	186	147.368	–	147.368
konzerninterne Umsätze	3.374	465	1.496	1.934	322	7.591	(7.591)	–
Umsätze gesamt	50.170	60.181	28.401	15.699	508	154.959	(7.591)	147.368
Operating Profit (Loss)	3.020	609	(343)	3.060	903	7.249	(395)	6.854
Segment-Aktiva	22.103	52.807	15.269	87.833	33.970	211.982	(24.655)	187.327
Sachinvestitionen	2.495	3.155	1.263	95	137	7.145	–	7.145
Abschreibungen	1.652	4.276	1.210	6.804	157	14.099	(255)	13.844
2001								
Außenumsätze	44.002	62.676	27.084	14.975	1.649	150.386	–	150.386
konzerninterne Umsätze	3.703	807	1.488	1.876	371	8.245	(8.245)	–
Umsätze gesamt	47.705	63.483	28.572	16.851	2.020	158.631	(8.245)	150.386
Operating Profit (Loss)	2.951	(5.281)	(514)	612	1.181	(1.051)	(267)	(1.318)
Segment-Aktiva	20.558	63.325	16.232	100.570	31.200	231.885	(24.475)	207.410
Sachinvestitionen	2.061	5.083	1.484	112	168	8.908	(12)	8.896
Abschreibungen	1.853	5.364	922	7.071	197	15.407	(217)	15.190

Im Jahr 2003 haben die Segmente Chrysler Group und Dienstleistungen eine Neuregelung bezüglich der Aufteilung von Restwertrisiken für bestimmte Leasingfahrzeuge getroffen. Zusätzlich haben die Segmente Chrysler Group und Dienstleistungen 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 derzeit günstigen Refinanzierungsbedingungen und der Tatsache vereinbart, dass das Segment Dienstleistungen 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 Dienstleistungen führten diese Anpassungen zu einer Reduzierung des Operativen Profit von € 244 Mio. Durch diese beiden Transaktionen ergab sich kein Effekt auf den Operating Profit des Konzerns.

Die Investitionen bei Vermieteten Gegenständen betrugen im Segment Dienstleistungen € 11.649 (2002: 12.862; 2001: 14.334) Mio.

Im Jahr 2001 sind im Operating Loss des Segments Chrysler Group € 1.715 Mio. nicht zahlungswirksame Aufwendungen aus dem Turnaround-Plan enthalten, die keine Abschreibungen darstellen.

Das Segment Nutzfahrzeuge weist im Operating Loss für das Jahr 2002 € 161 (2001: 353) Mio. nicht zahlungswirksame Aufwendungen aus dem Turnaround-Plan bzw. nicht zahlungswirksame sonstige Aufwendungen aus, die keine Abschreibungen darstellen.

Am 31. Dezember 2002 beinhaltet der Operating Profit des Segments Dienstleistungen € 10 (2001: 41) Mio. aus der nach der Equity-Methode einbezogenen Beteiligung an T-Systems ITS, die den Anteil des Konzerns am Operating Profit der T-Systems ITS darstellen. In den Aktiva des Segments Dienstleistungen waren per 31. Dezember 2001 € 2.193 Mio. aus der Beteiligung an T-Systems ITS enthalten. Im Jahr 2002 sind im Operating Profit des Segments Dienstleistungen € 537 Mio. Aufwendungen aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf Operate Leases und Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthalten.

Im Jahr 2003 waren im Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten Ergebnisse der nach der Equity-Methode einbezogenen wesentlichen Beteiligungen an EADS und MMC in Höhe von € 278 (i. V. 778) Mio. enthalten. Im Geschäftsjahr 2001 enthielt der Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten Ergebnisse aus den Beteiligungen an EADS und MMC in Höhe von € 694 Mio., wovon ein Ertrag von € 876 Mio. aus der Gründung der Airbus SAS resultierte. Zum 31. Dezember 2003 beinhalten die Segment-Aktiva des Segments Übrige Aktivitäten fortgeschriebene Beteiligungsbuchwerte dieser wesentlichen Equity-Unternehmen in Höhe von € 4.542 (2002: 5.712; 2001: 5.393) Mio. Der Operating Profit des Jahres 2003 enthält einen Ertrag aus der Veräußerung der MTU Aero Engines in Höhe von € 1.031 Mio. Vom Netto-Verkaufspreis in Höhe von € 1.052 Mio. entfallen € 175 Mio. auf ein an den Käufer gewährtes Darlehen. Aufgrund der separaten Darstellung der MTU Aero Engines als »Aufgegebene Aktivitäten« in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist in der Darstellung der Umsätze für alle dargestellten Berichtsperioden die MTU Aero Engines nicht mehr enthalten. Bedingt durch die Entkonsolidierung der MTU Aero Engines zum 31. Dezember 2003 sind die Segment-Aktiva entsprechend vermindert. Der Operating Profit sowie die Sachinvestitionen und die Abschreibungen 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 Erstanwendung von Rechnungslegungsvorschriften und vor dem Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ergibt sich wie folgt:

	2003	2002	2001
Angaben in Mio. €			
Operating Profit (Loss) der Segmente	**6.000**	7.249	(1.051)
Eliminierungen	**(314)**	(395)	(267)
Konzern-Operating Profit (Loss)	**5.686**	6.854	(1.318)
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	**(870)**	257	465
Abschreibungen auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	**(1.960)**	–	–
Zinsen und ähnliche Erträge	**521**	720	1.040
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	**(911)**	(1.040)	(1.317)
Übriges Finanzergebnis	**35**	(112)	98
Übriges nicht operatives Ergebnis	**(308)**	(102)	39
Gewinn aus aufgegebenen Aktivitäten, angepasst um Steuern und die oben aufgeführten Überleitungsposten	**(84)**	(153)	(186)
Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	**(1.031)**	–	–
Anteil des Konzerns an den oben aufgeführten Überleitungsposten, die sich auf die at equity bilanzierten Beteiligungen beziehen	**(482)**	(499)	(475)
Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste, vor Anpassungen aus der Erstanwendung von Rechnungslegungsvorschriften und vor dem Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	**596**	5.925	(1.654)

Die Außenumsätze stellen sich nach geographischen Regionen wie folgt dar:

	Deutschland	Europäische Union [1]	USA	Sonstige amerikanische Länder	Asien	Sonstige Länder	Daimler-Chrysler-Konzern
Angaben in Mio. €							
2003	**23.736**	**24.076**	**63.798**	**10.281**	**6.636**	**7.910**	**136.437**
2002	22.695	23.199	76.445	11.951	6.137	6.941	147.368
2001	23.980	21.088	79.607	13.336	6.110	6.265	150.386

1 ohne Deutschland

Von den langfristigen Aktiva entfallen € 21.164 (2002: 19.627; 2001: 20.584) Mio. auf Deutschland, € 36.430 (2002: 44.758; 2001: 58.850) Mio. auf die USA und € 13.091 (2002: 14.344; 2001: 12.971) Mio. auf übrige Länder.

35. 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:

	2003	2002	2001
Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie			
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten – »basic earnings (loss) per share«	**(418)**	4.795	(763)
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	**–**	12	–
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten – »diluted earnings (loss) per share«	**(418)**	4.807	(763)
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings (loss) per share«	**1.012,7**	1.008,3	1.003,2
Verwässerungseffekt der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen	**–**	5,6	–
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings (loss) per share«	**1.012,7**	1.013,9	1.003,2
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten			
Ergebnis je Aktie (»basic earnings (loss) per share«)	**(0,41)**	4,76	(0,76)
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings (loss) per share«)	**(0,41)**	4,74	(0,76)

Die Auswirkungen aus der Ausübung beziehungsweise Wandlung von Options- und Wandelanleihen sind in Anmerkung 23 beschrieben.

Das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) für die Jahre 2003 und 2001 berücksichtigt keine verwässernden Effekte aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, weil der Konzern in diesen Jahren ein negatives Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten auswies. Der gewogene Durchschnitt der ausgegebenen Aktien wäre potentiell durch 0,5 Mio. bzw. 10,7 Mio. Aktien aus der Ausübung der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen verwässert worden, wenn der Konzern per 31. Dezember 2003 bzw. 2001 ein positives Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten gehabt hätte.

Für die Jahre 2003, 2002 und 2001 wurden die im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan 2000 gewährten Stock-Options nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) einbezogen, da der Ausübungspreis der Optionen über dem jeweiligen durchschnittlichen Börsenkurs der DaimlerChrysler-Aktie in diesen Jahren lag.

36. Transaktionen mit nahestehenden 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 von DaimlerChrysler haben.

Mitsubishi Motor Manufacturing of America, eine Tochtergesellschaft der Mitsubishi Motors Corporation, produziert Dodge Stratus und Chrysler Sebring Coupes für die Chrysler Group. Wie in Anmerkung 3 erläutert, hält DaimlerChrysler eine Beteiligung in Höhe von 37% an der Mitsubishi Motors Corporation.

DaimlerChrysler hat mit McLaren Cars Ltd. eine Vereinbarung über die Entwicklung und die Produktion eines neuen Hochleistungs-Sportwagens (SLR) getroffen, dessen Markteinführung voraussichtlich im ersten Halbjahr 2004 erfolgen wird. McLaren Cars Ltd. ist eine 100% -Tochtergesellschaft von TAG McLaren Holdings Ltd., an der DaimlerChrysler eine 40% Beteiligung hält.

Im Jahr 2002 hat DaimlerChrysler seine Beteiligung an dem Formel 1 Motorenhersteller Ilmor Engineering Ltd. von 25% auf 55% erhöht. Im September 2003 erhöhte DaimlerChrysler seinen Anteil auf 70% der Anteile. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass DaimlerChrysler bis zum Jahr 2005 die restlichen Anteile an der Gesellschaft erwerben wird. Die Gesellschaft wurde in Mercedes-Ilmor umbenannt. Mercedes-Ilmor und DaimlerChrysler sind seit 1993 verantwortlich für Entwicklung, Design und Produktion von Mercedes-Benz Formel 1 Motoren, die von DaimlerChrysler im Rahmen der Unterstützung der Motorsportaktivitäten der Marke Mercedes-Benz an das West McLaren Team geliefert werden. DaimlerChrysler konsolidiert Mercedes-Ilmor seit dem 1. Januar 2003.

Im Mai 2002 hat die DaimlerChrysler Corporation (»DCC«) ihre Produktionsstätte »Dayton Thermal Products« an Behr Dayton Thermal Products LLC (»Behr Dayton«) veräußert. Behr Dayton Thermal Products LLC ist ein Gemeinschaftsunternehmen, an dem Behr America Inc. eine Mehrheitsbeteiligung und die DaimlerChrysler Corporation eine Minderheitsbeteiligung hält. Die DaimlerChrysler Corporation ist aufgrund eines im Zusammenhang mit der Veräußerung abgeschlossenen Lieferabkommens verpflichtet, Produkte zu Marktpreisen von dem Gemeinschaftsunternehmen zu erwerben und ihren Minderheitsanteil an der Gesellschaft bis Mai 2004 zu halten. Der aus dem Verkauf resultierende Verlust wurde im Rahmen des Turnaround-Plans der Chrysler Group berücksichtigt (vgl. Anmerkung 7).

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. Im Lieferabkommen ist die Möglichkeit von Preisnachlässen in zukünftigen Jahren als Resultat von Produktivitätssteigerungen und anderen von Behr Dayton erreichten Verbesserungen vorgesehen. Mindestabnahmemengen sind in dem Lieferabkommen nicht enthalten. DCC erklärte sich damit einverstanden, dass Behr Dayton über die komplette Vertragslaufzeit der einzige Zulieferer für bestimmte Klimaanlagenteile für bereits bestehende und bestimmte zukünftige Fahrzeuge ist. Dem Lieferabkommen selbst wurde kein Wert zugewiesen.

Die Konzerngesellschaften DaimlerChrysler Coordination Center S.A. (DCCC) und DaimlerChrysler Aerospace AG (DASA) haben der debis Air Finance B.V. (dAF) mehrere Darlehen gewährt. DaimlerChrysler hält über seine Tochtergesellschaften DaimlerChrysler Services AG und DaimlerChrysler Aerospace AG eine 45% Beteiligung an debis Air Finance B.V. Die Darlehen haben zum 31. Dezember 2003 einen Buchwert von € 524 Mio. Im Jahr 2003 belief sich der höchste ausstehende Betrag aus diesen Darlehen auf € 680 Mio. Die Darlehen sind teilweise fest- und variabelverzinslich (basierend auf dem LIBOR).

DaimlerChrysler bezieht Produkte und Dienstleistungen von T-Systems ITS, einem IT-Unternehmen. Wie in Anmerkung 4 erläutert, hielt DaimlerChrysler bis März 2002 eine 49,9%-Beteiligung an dem Joint Venture T-Systems ITS. DaimlerChrysler bezieht weiterhin Produkte von T-Systems ITS.

Wie in Anmerkung 4 erläutert, übte DaimlerChrysler im April 2002 eine Option für den Verkauf der 40%-Beteiligung an Conti Temic microelectronic GmbH an Continental aus. DaimlerChrysler bezieht weiterhin Produkte von Conti Temic microelectronic GmbH.

Wie in Anmerkung 31 erläutert, hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit seiner 45%igen Eigenkapitalbeteiligung an dem Joint Venture Toll Collect GmbH eine Reihe von Garantien ausgegeben.

Im November 2003 verkaufte DaimlerChrysler eine 60%-Beteiligung an Mercedes-Benz Lenkungen GmbH an die ThyssenKrupp Automotive AG. DaimlerChrysler bewertet die verbleibende 40%-Beteiligung an diesem Unternehmen at equity und bezieht weiterhin Produkte von dieser Gesellschaft. 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 Herr Walter bei der Abstimmung.

Dr. Mark Wössner, Mitglied des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG, erhielt im Jahr 2003 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.

Folgende Transaktionen wurden mit Aktionären von DaimlerChrysler getätigt:

Im Jahr 2003 entstanden DaimlerChrysler Kosten in Höhe von rd. $ 957.000 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.

Die DB Value GmbH, eine 100%-Tochter der Deutsche Bank AG, ist Eigentümerin von rd. 11,8% der ausgegebenen Aktien 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 über € 672 Mio. Mit dieser Summe haftet DaimlerChrysler für die Verbindlichkeiten seiner Mitarbeiter gegenüber der Deutschen Bank AG aus diesem Programm. Aus dieser Garantie haben sich bisher für DaimlerChrysler keine Zahlungen größeren Umfangs ergeben.

37. Vergütung und Aktienbesitz des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie weitere 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. Diese Gesamtbezüge betrugen im Jahr 2003 für den Vorstand der DaimlerChrysler AG € 40,8 Mio. Davon entfielen € 13,4 Mio. auf fixe und € 27,4 Mio. auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene Vergütungskomponenten. Im Jahr 2003 wurden keine Bezüge auf Basis langfristiger Vergütungskomponenten gewährt.

Dem Vorstand wurden im Jahr 2003 insgesamt 3,14 Mio. Stock Options, aus dem von der Hauptversammlung im Jahr 2000 genehmigten Optionsplan, als langfristige Vergütungskomponente sowie 503.000 Performance-Based Awards auf Basis eines 3-Jahres-Leistungsplans gewährt. Weitere Informationen zur aktienorientierten Vergütung befinden sich in Anmerkung 24.

Die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG betrug im Jahr 2003 € 2,8 Mio.

Directors' Dealings. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sowie deren Ehegatten bzw. Verwandte ersten Grades sind nach § 15a Wertpapierhandelsgesetz gesetzlich verpflichtet, wesentlichen Erwerb oder Veräußerung von Aktien, Optionen und Derivaten der DaimlerChrysler AG und anderer Konzernunternehmen (2003: EADS und Maschinenfabrik Esslingen AG) offen zu legen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr sind keine solchen veröffentlichungspflichtigen Transaktionen gemeldet worden.

Anteilsbesitz. Am 31. Dezember 2003 waren 10,1 Mio. Aktien, Optionen oder Derivate (SAR) der DaimlerChrysler AG (0,998% der ausgegebenen Aktien) im Besitz von aktiven Mitgliedern des Vorstands und 0,1 Mio. Aktien, Optionen oder Derivate (SAR) der DaimlerChrysler AG (0,011% der ausgegebenen Aktien) im Besitz von aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats.

Geschäfte mit nahestehenden Personen. Für die Darstellung der Geschäfte mit nahestehenden Personen, die auch Aktionäre der DaimlerChrysler AG sind, vergleiche letzter Absatz in Anmerkung 36.

38. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 15. Januar 2004 unterzeichnete DaimlerChrysler eine Vereinbarung mit MMC über den Erwerb eines weiteren Anteils in Höhe von 22% an MFTBC zu einem Kaufpreis von voraussichtlich € 0,4 Mrd. in bar (vgl. Anmerkung 4).

Am 27. Januar 2004 unterbreitete das Toll Collect Konsortium, an dem DaimlerChrysler 45% der Anteile hält, dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ein überarbeitetes Angebot für die Errichtung und den Betrieb eines elektronischen Mautsystems für Nutzfahrzeuge über 12 t zGG in Deutschland. In intensiven Verhandlungen mit Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen konnte zunächst keine Einigung über das Angebot erzielt werden. Gegenstand der Gespräche waren insbesondere Haftungsregelungen, mögliche zukünftige Kündigungsrechte und die technischen Risiken des Mautsystems. Am 17. Februar 2004 hat der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Konsortium angekündigt, dass eine Kündigungsanzeige zum Betreibervertrag erfolgen soll. Das Konsortium hat nach Eingang einer solchen Kündigungsanzeige die Möglichkeit, innerhalb von zwei Monaten eine einvernehmliche Lösung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Weiterführung des Toll Collect Projekts zu finden. Eine Vertragskündigung könnte die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns erheblich negativ beeinflussen.

Weitere Informationen

172 Wichtige Gesellschaften
174 Mehrjahresübersicht
175 Internationale Konzernrepräsentanzen
176 Adressen / Informationen
Internet Service
Finanzkalender 2004

Der Chrysler Pacifica in Miami

Wichtige Gesellschaften im DaimlerChrysler-Konzern

	Anteil am Kapital [1] in %	Eigenkapital [2] in Millionen €	Umsatz [3] in Millionen €		Belegschaft am Jahresende	
			2003	2002	2003	2002
Mercedes Car Group						
smart GmbH, Böblingen	100,0	76	**1.143**	974	**1.460**	1.245
Mercedes-Benz U.S. International, Inc., Tuscaloosa	100,0	250	**2.410**	3.029	**2.191**	1.906
DaimlerChrysler India Private Limited, Poona	100,0	54	**68**	56	**352**	345
DaimlerChrysler South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria [4]	100,0	411	**2.497**	2.048	**5.868**	3.881
Chrysler Group						
DaimlerChrysler Motors Company L.L.C., Auburn Hills [4]	100,0	1.801	**49.525**	60.181	**95.388**	98.040
DaimlerChrysler Corporation, Auburn Hills	100,0	n/a	**n/a**	n/a	**n/a**	n/a
DaimlerChrysler Canada Inc., Windsor	100,0	[5]	**11.475**	14.414	**11.163**	12.767 [5]
DaimlerChrysler de Mexico S.A. de C.V., Mexico City	100,0	[5]	**6.635**	8.568	**7.139**	8.083 [5]
Nutzfahrzeuge						
EvoBus GmbH, Stuttgart [4]	100,0	304	**2.186**	1.887	**10.142**	10.078
Mercedes-Benz España S.A., Madrid [4]	100,0	316	**3.159**	2.895	**6.178**	5.499
Detroit Diesel Corporation, Detroit	100,0	252	**1.795**	1.856	**4.724**	5.919
Freightliner L.L.C., Portland [4]	100,0	593	**7.910**	8.692	**14.003**	12.340
Mercedes-Benz Mexico S.A. de C.V., Mexico-City [4]	100,0	102	**515**	586	**1.910**	960
DaimlerChrysler do Brasil Ltda., São Bernardo do Campo [4]	100,0	285	**1.427**	1.383	**10.106**	9.799
DaimlerChrysler Argentina S.A., Buenos Aires [4]	100,0	48	**193**	176	**896**	888
P.T. DaimlerChrysler Indonesia, Jakarta [4]	95,0	68	**136**	138	**1.044**	1.222
Mercedes-Benz Türk A.S., Istanbul	66,9	211	**884**	629	**3.946**	3.489
MTU Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen [4]	88,4	130	**1.292**	1.273	**6.684**	6.688
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, Tokio [6]	43,0	1.680	**3.310**	-	**16.876**	-

	Anteil am Kapital [1] in %	Eigenkapital [2] in Millionen €	Umsatz [3] in Millionen €		Belegschaft am Jahresende	
			2003	2002	2003	2002
Vertrieb Fahrzeuge						
Mercedes-Benz USA, L.L.C., Montvale [4]	100,0	302	**10.166**	11.287	**1.793**	1.644
DaimlerChrysler France S.A.S, Le Chesnay [4]	100,0	169	**3.399**	3.466	**3.068**	2.818
DaimlerChrysler Belgium Luxembourg S.A., Brüssel	100,0	54	**1.128**	1.108	**685**	658
DaimlerChrysler Nederland B.V., Utrecht [4]	100,0	44	**1.060**	1.162	**773**	761
DaimlerChrysler UK Ltd., Milton Keynes [4]	100,0	212	**5.833**	5.226	**3.340**	2.517
DaimlerChrysler Danmark AS, Kopenhagen [4]	100,0	14	**274**	292	**489**	388
DaimlerChrysler Sverige AB, Malmö	100,0	10	**465**	475	**467**	491
DaimlerChrysler Italia S.p.A., Rom [4]	100,0	261	**3.698**	3.370	**1.514**	575
DaimlerChrysler Schweiz AG, Zürich	100,0	64	**830**	1.009	**425**	410
Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen	100,0	55	**290**	199	**189**	167
DaimlerChrysler Japan Co., Ltd., Tokio	100,0	103	**2.264**	2.340	**664**	441
DaimlerChrysler Australia/Pacific Pty. Ltd., Mulgrave [4]	100,0	280	**1.236**	1.109	**783**	764
Dienstleistungen						
DaimlerChrysler Services AG, Berlin	100,0	1.086	**0**	0	**559**	304
DaimlerChrysler Bank AG, Stuttgart	100,0	751	**411**	332	**1.173**	1.622
DaimlerChrysler Services Leasing GmbH, Stuttgart	100,0	227	**1.005**	945	**0**	[5]
DaimlerChrysler Services North America L.L.C., Farmington Hills	100,0	5.258	**6.429**	-	**4.662**	4.665
DaimlerChrysler Insurance Company, Farmington Hills	100,0	185	**133**	154	**54**	73
debis Financial Services Inc., Norwalk [4]	100,0	374	**126**	244	**60**	56
Übrige Aktivitäten						
European Aeronautic Defence and Space Company EADS, N.V., Amsterdam [7]	33,0	14.536	**18.536**	19.996	**108.288**	103.787
Mitsubishi Motors Corporation, Tokyo [8]	37,0	1.405	**9.050**	13.852	**44.400**	61.100
Hyundai Motor Company, Seoul [9]	10,5	8.262	9.524	10.651	**50.000**	49.000

1 Bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft.
2 Eigenkapital aus landesrechtlichen Abschlüssen; umgerechnet mit den jeweiligen Jahresendkursen.
3 Umgerechnet mit den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.
4 Vorkonsolidierte Abschlüsse.
5 Im konsolidierten Abschluss der Obergesellschaft enthalten.
6 Angaben auf Basis des publizierten Konzernabschlusses zum 30.09.2003 (Eigenkapital zum 30.09.2003, Umsatz von April-Sept. 2003, Belegschaft am 30.09.2003).
7 Angaben auf Basis des publizierten Konzernabschlusses zum 30.09.2003 (Eigenkapital zum 30.09.2003, Umsatz Jan. - Sep. 2003 bzw. 2002, Belegschaft am 30.09.2003 bzw. 30.09.2002).
8 Angaben auf Basis des publizierten Konzernabschlusses zum 30.09.2003 (Eigenkapital zum 30.09.2003, Umsatz von April - Sept. 2003 bzw. 2002, Belegschaft am 30.09.2003 bzw. 30.09.2002).
9 Angaben auf Basis der publizierten Abschlüsse zum 30.06.2003 bzw. 31.12.2002 (Eigenkapital zum 30.06.2003, Umsatz Jan. - Juni 2003 bzw. 2002, Belegschaft am 30.06.2003 bzw. 30.06.2002), Ergebnis nach landesrechtlichen Abschlüssen: 1. Halbjahr 2003: € 743,2 Mio.; Geschäftsjahr 2002: € 1.175,3 Mio.

Mehrjahresübersicht [1]

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Werte in Millionen €								
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung:								
Umsatz	100.233	116.057	130.122	148.243	160.278	150.386	147.368	**136.437**
Personalaufwand	21.648	23.370	25.033	26.158	26.500	25.095	24.163	**24.287**
davon: Löhne und Gehälter	17.143	18.656	19.982	21.044	21.836	20.073	19.701	**18.897**
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	5.616	6.364	6.540	7.438	7.241	5.848	5.942	**5.571**
Operating Profit	6.212	6.230	8.593	11.012	9.752	(1.318)	6.854	**5.686**
Operating Profit in % des Umsatzes	6,2%	5,4%	6,6%	7,4%	6,1%	(0,9%)	4,7%	**4,2%**
Finanzergebnis	120	594	493	278	110	153	2.206	**(2.816)**
Ergebnis vor Ertragssteuern und außerordentliches Ergebnis	5.406	5.995	7.697	9.473	4.280	(1.654)	5.925	**596**
Net Operating Income	–	4.946	5.829	6.552	8.796	263	5.736	**1.467**
Net Operating Income in % der Net Assets (RONA)	–	10,9%	11,6%	12,3%	14,8%	0,4%	8,8%	**2,4%**
Konzernergebnis	4.022	6.547	4.820	5.746	7.894	(662)	4.718	**448**
Konzernergebnis je Aktie (€)	4,09	4,28 [2]	5,03	5,73	7,87	(0,66)	4,68	**0,44**
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€)	4,05	4,21 [2]	4,91	5,69	7,80	(0,66)	4,67	**0,44**
Dividendensumme	–	–	2.356	2.358	2.358	1.003	1.519	**1.519**
Dividende je Aktie (€)	–	–	2,35	2,35	2,35	1,00	1,50	**1,50**
Dividende und Steuergutschrift [3] je Aktie (€)	–	–	3,36	3,36	3,36	–	–	**–**
Aus der Bilanz:								
Sachanlagen	23.111	28.558	29.532	36.434	40.145	41.165	36.269	**32.917**
Vermietete Gegenstände	7.905	11.092	14.662	27.249	33.714	36.002	28.243	**24.385**
Umlaufvermögen	54.888	68.244	75.393	93.199	99.852	103.389	104.023	**103.800**
davon: Liquide Mittel	12.851	17.325	19.073	18.201	12.510	14.525	12.428	**14.285**
Bilanzsumme	101.294	124.831	136.149	174.667	199.274	207.410	187.327	**178.268**
Eigenkapital	22.355	27.960	30.367	36.060	42.422	39.037	35.004	**34.481**
davon: Gezeichnetes Kapital	2.444	2.391	2.561	2.565	2.609	2.609	2.633	**2.633**
Rückstellungen	32.135	36.007	35.057	38.211	36.972	42.161	43.622	**39.172**
Verbindlichkeiten	41.672	54.313	62.527	90.560	109.661	115.327	100.297	**96.078**
davon: Finanzverbindlichkeiten	25.496	34.375	40.430	64.488	84.783	91.375	79.283	**75.690**
Finanzverbindlichkeiten in % des Eigenkapitals	114%	123%	133%	179%	200%	234%	226%	**220%**
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	36.989	45.953	47.601	55.291	75.336	87.499	79.650	**73.245**
Kurzfristiges Fremdkapital	41.950	50.918	58.181	83.315	81.516	80.874	72.673	**70.542**
Kurzfristige Aktiva ohne Vorräte in % des kurzfristigen Fremdkapitals	–	85%	79%	66%	67%	64%	72%	**74%**
Net Assets im Jahresdurchschnitt	–	45.252	50.062	53.174	59.496	66.139	65.367	**59.951**
Langfristiges Credit Rating								
Standard & Poor's	–	–	A +	A +	A	BBB+	BBB+	**BBB**
Moody's	–	–	A 1	A 1	A 2	A 3	A 3	**A3**
Fitch	-	-	-	-	-	-	-	**BBB+**
Aus der Kapitalflussrechnung:								
Investitionen in Sachanlagen	6.721	8.051	8.155	9.470	10.392	8.896	7.145	**6.614**
Investitionen in Vermietete Gegenstände	4.891	7.225	10.245	19.336	19.117	17.951	17.704	**15.604**
Abschreibungen auf Sachanlagen	4.427	5.683	4.937	5.655	6.645	7.580	6.385	**5.841**
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	1.159	1.456	1.972	3.315	6.487	7.254	7.244	**5.579**
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	9.956	12.337	16.681	18.023	16.017	15.944	18.016	**16.496**
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(8.745)	(14.530)	(23.445)	(32.110)	(32.709)	(13.287)	(12.946)	**(16.278)**
Börsenkennzahlen:								
Jahresendkurs Frankfurt (€)	–	–	83,60	77,00	44,74	48,35	29,35	**37,34**
New York (US $)	–	–	96,06	78,25	41,20	41,67	30,65	**46,00**
Durchschnittliche 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**
Durchschnittliche 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**
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)	419.758	421.661	433.939	463.561	449.594	379.544	370.677	**370.684**

1 Einzelne Vorjahresangaben wurden an die aktuelle Darstellung des Berichtsjahres angepasst.
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.

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 2676 6222
Fax +66 2676 5550

Brüssel
Tel. +32 2 23311 33
Fax +32 2 23311 80

Budapest
Tel. +36 1 451 2233
Fax +36 1 451 2201

Buenos Aires
Tel. +54 11 4808 8719
Fax +54 11 4808 8702

Caracas
Tel. +58 241 613 2540
Fax +58 241 613 2542

Hanoi
Tel. +84 8 8958 710
Fax +84 8 8958 714

Hong Kong
Tel. +852 2594 8876
Fax +852 2594 8801

Istanbul
Tel. +90 212 482 3520
Fax +90 212 482 3521

Kairo
Tel. +20 2 529 9120
Fax +20 2 529 9105

Kiew
Tel. +380 44 235 5251
Fax +380 44 235 5288

Lagos
Tel. +234 1 261 2088
Fax +234 1 461 8728

Ljubljana
Tel. +386 61 1883 797
Fax +386 61 1883 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 7376
Fax +52 55 5081 7674

Milton Keynes
Tel. +44 190 8245 800
Fax +44 190 8245 802

Moskau
Tel. +7 095 926 4018
Fax +7 095 745 2614

Neu Delhi
Tel. +91 1 1410 4959
Fax +91 1 1410 5226

Paris
Tel. +33 1 39 23 5400
Fax +33 1 39 23 5442

Peking
Tel. +86 10 6590 0158
Fax +86 10 6590 6237

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 4178 0602
Fax +55 11 4173 7118

Seoul
Tel. +82 2 2112 2656
Fax +82 2 2112 2600

Singapur
Tel. +65 6849 8321
Fax +65 6849 8493

Skopje
Tel. +389 2 114 016
Fax +389 2 114 754

Sofia
Tel. +359 2 919 8877
Fax +359 2 945 4048

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 21 204 6047
Fax +98 21 204 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 22 697 7080
Fax +48 22 654 8633

Washington D.C.
Tel. +1 202 414 6747
Fax +1 202 414 6716

Windsor, Ontario
Tel. +1 519 973 2101
Fax +1 519 973 2226

Zagreb
Tel. +385 1 489 1500
Fax +385 1 489 1501

Adressen

DaimlerChrysler AG
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 94022
www.daimlerchrysler.com

DaimlerChrysler Corporation
Auburn Hills, MI 48326-2766
USA
Tel. +1 248 576 5741
www.daimlerchrysler.com

Investor Relations-Kontakt
Stuttgart
Tel. +49 711 17 92261
+49 711 17 95277
+49 711 17 95256
Fax +49 711 17 94075
+49 711 17 94109

Informationen

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)

Der nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellte Jahresabschluss der DaimlerChrysler Aktiengesellschaft, der von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden ist, wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart hinterlegt.

Die genannten Informationen können angefordert werden bei:
DaimlerChrysler AG, Investor Relations, HPC 0324,
D-70546 Stuttgart

Außerdem steht zur Anforderung der Unterlagen folgende Telefon- und Telefaxnummer zur Verfügung: +49 711 17 92287

Komfort durch interaktiven Geschäftsbericht. Der interaktive Geschäftsbericht stellt eine elektronische Alternative zur gedruckten Fassung dar. Über eine benutzerfreundliche Navigation und komfortable Zusatzfunktionen umfasst er alle Informationen, die das Papierexemplar beinhaltet. Zusätzlich enthält der interaktive Geschäftsbericht interessante Hintergrundinformationen, die über weiterführende Seiten oder Videobeiträge zu einzelnen Themen zur Verfügung stehen.

Weitere Informationen im Internet. Spezielle Informationen rund um 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. So können Sie sich zum Beispiel für den kostenfreien Versand von Kapitalmarktmeldungen und für eine Benachrichtigung per E-Mail über besondere Veranstaltungen registrieren lassen.

www.daimlerchrysler.com/investor

» **willkommen.online auf https://register.daimlerchrysler.com**

Für unsere Aktionäre bieten wir ab März 2004 unseren neuen ganzjährig zugänglichen **Persönlichen Internet Service.**
Damit erweitern wir das bestehende Internet-Angebot rund um die Hauptversammlung und ermöglichen unseren Aktionären darüber hinaus den elektronische Zugriff auf ihre persönlichen Daten im Aktienregister. Wie bisher können Sie online Eintrittskarten zur Hauptversammlung bestellen oder Vollmacht und Weisung für die Abstimmung in der Hauptversammlung erteilen. Zusätzlich haben Sie künftig die Möglichkeit, die Unterlagen zur Hauptversammlung nicht mehr in Papierform, sondern schnell und umweltfreundlich per E-Mail zu erhalten. Im Rahmen des Persönlichen Internet Service können Aktionäre ihre Eintragung im Aktienregister einsehen und beispielsweise die Adressdaten aktualisieren. Daneben können gegebenenfalls bestehende Mehrfacheintragungen im Aktienregister zusammengefasst werden, um die Versendung gleichlautender Informationen an die selbe Adresse zu vermeiden.

Ihr Persönlicher Internet Service

» einzigartig
» papierlos
» direkt
» komfortabel
» umweltfreundlich

https://register.daimlerchrysler.com

Finanzkalender 2004

Bilanzpressekonferenz
Vorstellung Geschäftsbericht 2003
19. Februar 2004, 10 Uhr
Mercedes-Benz Event Center (MEC)
Sindelfingen

Telefonkonferenz für
Analysten und Investoren
19. Februar 2004, 14.30 Uhr

Hauptversammlung
7. April 2004, 10 Uhr, Messe Berlin

Zwischenbericht Q1 2004
29. April 2004

Zwischenbericht Q2 2004
29. Juli 2004

Zwischenbericht Q3 2004
28. Oktober 2004

DaimlerChrysler AG
Stuttgart, Deutschland
Auburn Hills, USA
www.daimlerchrysler.com