

DAIMLERCHRYSLER



Q3 2003

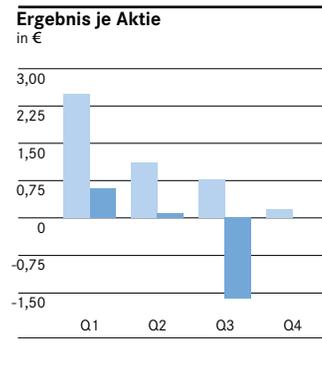
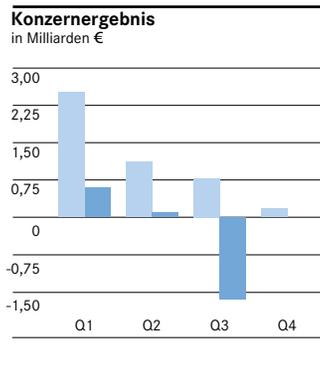
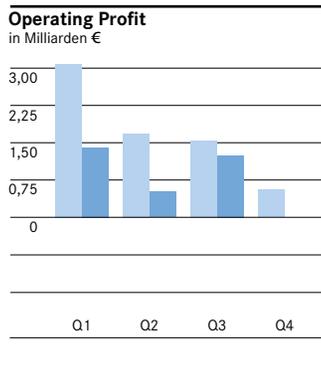
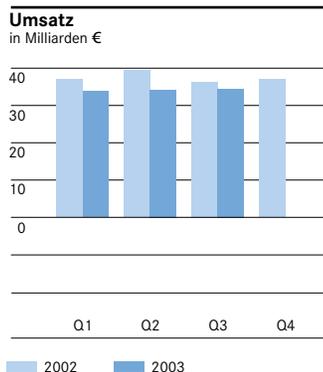
Zwischenbericht

3		Überblick
5		Mercedes Car Group
6		Chrysler Group
7		Nutzfahrzeuge
8		Dienstleistungen
9		Übrige Aktivitäten
11		Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation
16		Quartalsabschluss
21		Konzernanhang
36		Finanzkalender

DaimlerChrysler-Konzern				
	Q3 03	Q3 03	Q3 02	Veränd.
In Millionen	US \$ ¹	€	€	in %
Umsatz	40.294	34.587	36.338	-5 ²
Europäische Union	13.915	11.944	11.242	+6
Deutschland	7.016	6.022	5.610	+7
USA	19.133	16.423	19.334	-15
Übrige Märkte	7.246	6.220	5.762	+8
Beschäftigte (30.09.)		375.213	370.385	+1
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.539	1.321	1.365	-3
Sachinvestitionen	1.856	1.593	1.472	+8
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.886	4.194	4.125	+2
Operating Profit	1.452	1.246	1.539	-19
Konzernergebnis	(1.926)	(1.653)	780	.
je Aktie (in US \$/€)	(1,90)	(1,63)	0,77	.

1 Umrechnung: € 1 = US \$ 1,1650 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 30.09. 2003).

2 Bereinigt um Wechselkursveränderungen Anstieg um 3%.



DaimlerChrysler-Konzern				
	Q1-3 03	Q1-3 03	Q1-3 02	Veränd.
In Millionen	US \$ ¹	€	€	in %
Umsatz	119.543	102.612	112.582	-9 ²
Europäische Union	41.648	35.749	34.385	+4
Deutschland	20.598	17.681	16.590	+7
USA	56.746	48.709	59.665	-18
Übrige Märkte	21.149	18.154	18.532	-2
Beschäftigte (30.09.)		375.213	370.385	+1
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	4.964	4.261	4.226	+1
Sachinvestitionen	5.484	4.707	4.889	-4
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	16.443	14.114	14.073	+0
Operating Profit	3.833	3.290	6.301	-48
Konzernergebnis	(1.114)	(956)	4.391	.
je Aktie (in US \$/€)	(1,10)	(0,94)	4,36	.

Q1-3

1 Umrechnung: € 1 = US \$ 1,1650 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 30.09. 2003).

2 Bereinigt um Wechselkursveränderungen Anstieg um 1%.

Überblick

DaimlerChrysler erzielt Konzern-Operating Profit von € 1,25 Mrd. im dritten Quartal 2003 (i. V. € 1,54 Mrd.)

- Umsatz von € 34,6 (i. V. € 36,3) Mrd.
- Mercedes Car Group mit höheren Marktanteilen, Operating Profit weiter auf hohem Niveau (€ 0,8 Mrd.)
- Chrysler Group wieder mit positivem operativem Ergebnis (€ 0,1 Mrd.)
- Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge weiter positive Ergebnisentwicklung (€ 0,2 Mrd.)
- Services auch im dritten Quartal mit hohem Operating Profit (€ 0,3 Mrd.)
- Gesamtjahr 2003: Konzernziel unverändert Operating Profit von etwa € 5 Mrd. aus laufendem Geschäft, aber weiterhin erhebliche Marktrisiken vorhanden

Noch keine Belebung für Konjunktur und Automobilmärkte in Europa

- Im dritten Quartal haben sich die konjunkturellen Perspektiven für die Weltwirtschaft leicht aufgehellt. Allerdings hat sich dies noch nicht spürbar in den Märkten niedergeschlagen. Vor allem in der Europäischen Union ist die wirtschaftliche Entwicklung noch schwach.
- Während in den USA der Automobilabsatz im dritten Quartal bei nochmals verschärftem Wettbewerb nur noch leicht unter dem Vorjahresniveau lag, war die Nachfrage in Westeuropa insgesamt weiterhin deutlich rückläufig. Überwiegend positive Impulse kamen dagegen von den asiatischen Automobilmärkten.

Operating Profit bei € 1,2 Mrd.

- DaimlerChrysler hat im dritten Quartal in einem sehr schwierigen Marktumfeld einen Operating Profit von € 1,2 (i. V. € 1,5) Mrd. erzielt. Im Operating Profit des Vorjahresquartals waren Sonderbelastungen von € 161 Mio. enthalten.
- Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group konnte beim Operating Profit in schwierigem Umfeld und trotz der Aufwendungen zur weiteren Vorbereitung der zweiten Modelloffensive mit € 793 Mio. das hohe Niveau des Vorjahres erreichen.
- Die Chrysler Group hat nach einem Verlust im zweiten Quartal mit € 147 (i. V. € 305) Mio. wieder einen Operating Profit erwirtschaftet. Darin ist ein Restrukturierungsaufwand im Zusammenhang mit dem Turnaround-Programm aus dem Jahr 2001 in Höhe von € 37 Mio. enthalten. Die Verbesserung gegenüber dem zweiten Quartal ist insbesondere auf die erfolgreiche Umsetzung weiterer Kostensenkungsmaßnahmen und einen geringeren als ursprünglich erwarteten Anstieg der Kaufanreize zurückzuführen. Das Vorjahresniveau wurde jedoch aufgrund der geringeren Auslieferungen an Händler und der gestiegenen Kaufanreize nicht erreicht.

Anmerkung:

Mit der Berichterstattung für das Jahr 2003 wird DaimlerChrysler im Unterschied zu der Praxis in früheren Jahren, Ergebnisse mit und ohne Einmaleffekte darzustellen, künftig nur noch einen Wert für Operating Profit, Net Income und Ergebnis je Aktie berichten.

Um die Vergleichbarkeit mit den Vorjahreswerten zu gewährleisten, wird jeweils auf die Einmaleffekte in den entsprechenden Vorjahresquartalen hingewiesen.

Mit dieser Vorgehensweise folgt DaimlerChrysler den neuen, von der Securities and Exchange Commission (SEC) erlassenen Regelungen, die für das Geschäftsjahr 2003 anzuwenden sind und die Maßstäbe für den Ausweis von »Einmaleffekten« sehr viel restriktiver handhaben.

- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge hat seinen Operating Profit im dritten Quartal von € 115 auf € 237 Mio. kräftig gesteigert. Dies ist auf den höheren Absatz, vor allem aber auf die Umsetzung der in den letzten Jahren eingeleiteten Effizienzsteigerungsprogramme in allen Geschäftsbereichen zurückzuführen.
- Im Geschäftsfeld Dienstleistungen stieg der Operating Profit von € 170 Mio. auf € 284 Mio. Im Ergebnis des Vorjahresquartals waren Sonderbelastungen für Risikoversorgen von € 113 Mio. enthalten. Der Operating Profit im dritten Quartal 2003 bewegte sich aufgrund einer günstigen Entwicklung der Margen und der Fundingkosten weiterhin auf hohem Niveau.
- Das Segment Übrige Aktivitäten, das im Wesentlichen den Geschäftsbereich MTU Aero Engines sowie unsere Beteiligungen an Mitsubishi Motors (MMC) und EADS umfasst, weist insbesondere aufgrund des negativen Ergebnisbeitrags von MMC einen Operating Loss von € 143 (i. V. € 207) Mio. aus.
- Das Konzernergebnis betrug im dritten Quartal –€ 1,7 (i. V. € 0,8) Mrd. Der negative Wert ist entscheidend durch die Abwertung unserer Beteiligung an EADS – entsprechend den Regeln von US GAAP und der SEC – in Höhe von € 2,0 Mrd. beeinflusst. Operating Profit und Cash Flow sind davon nicht betroffen. Das Ergebnis je Aktie lag bei –€ 1,63 (i. V. € 0,77).

Weltweit 1,1 Mio. Fahrzeuge abgesetzt

- Trotz der schwierigen Automobilmärkte vor allem in Nordamerika und Westeuropa hat DaimlerChrysler im dritten Quartal weltweit 1,1 (i. V. 1,1) Mio. Fahrzeuge abgesetzt.
- Die Mercedes Car Group hat sich in diesem Umfeld gut behauptet und bei steigenden Marktanteilen in vielen Märkten an das hohe Absatzniveau des Vorjahres angeknüpft. Während die Marke Mercedes-Benz nahezu den Vorjahreswert erreichte (-2%), konnte die Marke smart um 4% zulegen.
- Die Chrysler Group hat im dritten Quartal 629.000 Pkw und Light Trucks an die Händler ausgeliefert (-3%). Während die Dodge Pickup Trucks rege nachgefragt wurden, waren vor allem bei den Minivans Absatzrückgänge zu verzeichnen.
- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge hat seinen Absatz um 2% auf 123.200 Fahrzeuge gesteigert. Zuwächsen in den Geschäftsbereichen Mercedes-Benz Trucks (+14%), Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses (+5%) und DaimlerChrysler Omnibusse (+31%) stand ein Rückgang im Geschäftsbereich Transporter wegen der schwierigen Marktsituation in Westeuropa und der Kaufzurückhaltung im Vorfeld der Markteinführung der neuen Van-Familie Vito/Viano gegenüber (-8%).

- Aufgrund der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar und des niedrigeren Fahrzeugabsatzes lag der Konzernumsatz von DaimlerChrysler mit € 34,6 Mrd. unter dem Wert des Vorjahres (-5%). Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 3%.

Leichter Anstieg der Beschäftigtenzahl

- Zum Ende des dritten Quartals 2003 waren bei DaimlerChrysler weltweit 375.200 (i. V. 370.400) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.
- Im Vergleich zum 30. September 2002 hat sich die Zahl der Beschäftigten in den Geschäftsfeldern Mercedes Car Group (+2%), Nutzfahrzeuge (+1%) und Dienstleistungen (+3%) leicht erhöht. Bei der Chrysler Group nahm die Zahl der Beschäftigten vor allem aufgrund der Umsetzung der Maßnahmen zur Senkung der Kosten und zur Steigerung der Effizienz auf 94.600 Personen ab (-3%). Ein kräftiger Anstieg um 10% auf 45.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ergab sich im Vertrieb von Mercedes-Benz Pkw und Nutzfahrzeugen insbesondere durch den Erwerb von Händlerbetrieben im Rahmen der Metropolitan-Strategie.

Ausblick

- Weltweit gehen wir im vierten Quartal von einer langsamen wirtschaftlichen Erholung aus. Eine nachhaltige und spürbare Belebung des Konsums und vor allem der Investitionen wird aber erst für das Jahr 2004 erwartet. Davon sollten dann auch Impulse auf die Automobilmärkte ausgehen.
- Für das Gesamtjahr 2003 hält die Mercedes Car Group an ihrem Ziel fest, bei Umsatz und Operating Profit an die sehr guten Vorjahresergebnisse anknüpfen zu können. Beim Absatz werden wir angesichts der schwierigen Marktsituation voraussichtlich leicht unter dem Vorjahresniveau liegen, jedoch zum Teil deutliche Marktanteilsgewinne insbesondere in der Vergleichsklasse erzielen können.
- Die Chrysler Group geht davon aus, dass der US-Automobilmarkt im weiteren Jahresverlauf und auch im Jahr 2004 weiterhin von einem starken Wettbewerbsdruck und hohen Kaufanreizen gekennzeichnet bleibt. Der Gesamtmarkt 2003 wird voraussichtlich ein Volumen von 16,9 Mio. Fahrzeugen erreichen, das allerdings sehr stark durch die Kaufanreize und weniger von einer sich stabilisierenden Wirtschaftsentwicklung getragen wird.

Die Chrysler Group setzt weiter alles daran, für das Gesamtjahr 2003 einen leicht positiven Operating Profit aus dem laufenden Geschäft zu erreichen. Aufgrund des Wettbewerbsumfelds in den USA bestehen jedoch erhebliche Risiken. Für das Jahr 2004 bietet die geplante Einführung von neun neuen Fahrzeugen eine positive Perspektive.

- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge erwartet bis zum Jahresende in seinen wichtigsten Märkten keine Verbesserung der Nachfragesituation. Mit unseren Effizienzsteigerungsprogrammen und dem neuen attraktiven Produktprogramm haben wir jedoch gute Voraussetzungen für eine weitere positive Ergebnisentwicklung geschaffen. Für das Gesamtjahr 2003 erwarten wir einen Operating Profit, der deutlich über dem des Vorjahres liegen wird.
- Aufgrund der erfreulichen Geschäftsentwicklung im Jahresverlauf 2003 erwartet das Geschäftsfeld Dienstleistungen gegenüber dem Vorjahr eine deutliche Steigerung des Operating Profit aus dem laufenden Geschäft.
- Aufgrund der Planungen unserer Beteiligungen EADS und MMC sowie des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines gehen wir für das Segment Übrige Aktivitäten von einem im Vergleich zum Vorjahr geringeren Beitrag zum Operating Profit des DaimlerChrysler-Konzerns aus.
- Die EADS rechnet für ihr Geschäftsjahr bei Umsatz und operativem Ergebnis mit Werten in der Größenordnung des Vorjahres. Sie hält damit an ihrer Erwartung für das laufende Geschäftsjahr fest.
- MMC geht davon aus, dass die Absatzsituation in Japan und in den USA schwierig bleiben wird. Aufgrund eines geringeren Absatzes und deutlich gestiegener Kaufanreize insbesondere in den USA sowie von Wertberichtigungen auf das US-Finanzdienstleistungsgeschäft hat MMC im Juli seine Gewinnerwartung für das laufende Geschäftsjahr zurückgenommen. Das Ergebnis wird deutlich unter dem des Vorjahres liegen.
- Wegen der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar und des niedrigeren Fahrzeugabsatzes geht DaimlerChrysler davon aus, dass der Konzernumsatz im Gesamtjahr 2003 mit rund € 138 Mrd. unter dem Wert des Vorjahres liegen wird (i. V. € 149,6 Mrd.).
- DaimlerChrysler hält an dem Ziel fest, im Konzern einen Operating Profit aus dem laufenden Geschäft von etwa € 5 Mrd. für das Jahr 2003 zu erreichen. Es bestehen aber weiterhin erhebliche Marktrisiken.

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Mercedes Car Group

- **Operating Profit trotz umfangreicher Aufwendungen für neue Produkte auf Vorjahresniveau**
- **Absatz in schwierigem Marktumfeld nahezu auf Vorjahresniveau, Marktanteile gesteigert**
- **Umsatz um 4% auf € 12,7 Mrd. gestiegen**

In Millionen	Q3 03	Q3 03	Q3 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	924	793	792	+0
Umsatz	14.844	12.742	12.260	+4
Absatz		305.443	310.927	-2
Produktion		298.324	317.229	-6
Beschäftigte (30.09.)		105.380	103.406	+2

Absatz, Umsatz und Ergebnis weiterhin auf hohem Niveau

- Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group lag beim Absatz mit 305.400 Einheiten nur leicht unter dem hohen Vorjahresniveau und hat sich damit unter schwierigen Marktbedingungen sehr gut behauptet. Aufgrund eines hochwertigeren Modell-Mix stieg der Umsatz um 4% auf € 12,7 Mrd.
- In schwierigem Umfeld und trotz der Aufwendungen zur weiteren Vorbereitung der zweiten Modelloffensive von Mercedes-Benz und für den smart forfour lag der Operating Profit mit € 793 Mio. auf Vorjahresniveau.

Mercedes-Benz stärkt Marktposition

- Das Umfeld in den wichtigen Pkw-Märkten ist im dritten Quartal nochmals schwieriger geworden. In der Folge hat auch die Marke Mercedes-Benz mit 273.900 abgesetzten Fahrzeugen das Vorjahresniveau nicht ganz erreicht (-2%). Mit seiner attraktiven Modellpalette konnte Mercedes-Benz jedoch in vielen Märkten Marktanteile hinzugewinnen und seine führende Position im Premiumsegment weltweit ausbauen.
- Deutliche Absatzzuwächse waren bei der E-Klasse sowie beim CLK-Coupé und CLK-Cabriolet zu verzeichnen. Vor dem Hintergrund des intensiven Wettbewerbs ist der anhaltende Erfolg der S-Klasse besonders erfreulich. Die Absatzzahlen der M-Klasse, A-Klasse und C-Klasse gingen lebenszyklusbedingt zurück. Seit den Markteinführungen wurden über eine Million A-Klasse-Fahrzeuge produziert und 500.000 Fahrzeuge der M-Klasse verkauft.

	Q3 03	Q3 02	Veränd. in %
Gesamt	305.443	310.927	-2
Westeuropa	208.231	213.820	-3
davon Deutschland	103.574	112.741	-8
USA	50.142	47.606	+5
Japan	11.249	13.252	-15
Übrige Märkte	35.821	36.249	-1

- Der Absatz der Marke Mercedes-Benz in den USA stieg um 5%. Trotz der allgemeinen Marktschwäche in Europa konnte der Absatz in Großbritannien (+15%), Italien (+7%) und Spanien (+22%) gesteigert werden. In Deutschland (-9%) und in Japan (-9%) konnte das Vorjahresniveau hingegen nicht erreicht werden.
- Im September haben wir auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt den Supersportwagen Mercedes-Benz SLR McLaren und die Studie eines 4-türigen Coupés »Vision CLS« vorgestellt. Die Resonanz darauf und auf unsere gesamte ausgestellte Fahrzeugpalette war außerordentlich positiv.

Großes Interesse an neuen smart-Modellen

- Die Marke smart hat den Absatz im dritten Quartal weiter gesteigert (31.500 Fahrzeuge, +4%). Vor allem in Großbritannien (4.200 Einheiten, +103%) und in Frankreich (2.700 Einheiten, +42%) konnte smart deutlich zulegen. Besonders begehrt waren die im April eingeführten smart roadster und roadster-coupé, von denen im dritten Quartal 7.500 Fahrzeuge ausgeliefert wurden.
- Auf der IAA haben wir die neue Baureihe smart forfour erstmals dem Publikum vorgestellt und sind damit auf breite Zustimmung gestoßen. Ab April 2004 wird dieses Modell mit seinem smart-typischen Design, seinen Sicherheitsstandards und seinen Komfortfeatures neue Maßstäbe im Kleinwagensegment setzen.

In Millionen	Q1-3 03	Q1-3 03	Q1-3 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	2.728	2.342	2.290	+2
Umsatz	44.721	38.387	37.263	+3
Absatz		914.573	932.359	-2
Produktion		931.509	950.067	-2
Beschäftigte (30.09.)		105.380	103.406	+2

	Q1-3 03	Q1-3 02	Veränd. in %
Gesamt	914.573	932.359	-2
Westeuropa	619.637	645.544	-4
davon Deutschland	294.667	320.453	-8
USA	158.775	153.105	+4
Japan	32.355	34.928	-7
Übrige Märkte	103.806	98.782	+5

Chrysler Group

- **Operatives Ergebnis mit € 147 Mio. wieder positiv; deutliche Verbesserung gegenüber dem zweiten Quartal 2003**
- **Mehr Flexibilität durch neuen Vertrag mit der Automobilgewerkschaft UAW**
- **Produktion des neuen Dodge Durango erfolgreich angelaufen**

In Millionen	Q3 03	Q3 03	Q3 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	171	147	305	-52
Umsatz	14.558	12.496	14.294	-13
Absatz		628.965	650.453	-3
Produktion		597.578	639.166	-7
Beschäftigte (30.09.)		94.571	97.445	-3

Deutliche Ergebnisverbesserung im dritten Quartal

- Die Chrysler Group hat im dritten Quartal weltweit 630.400 Fahrzeuge (i. V. 681.600) an Endkunden verkauft. Der Rückgang ist hauptsächlich auf niedrigere Verkaufszahlen bei den Pkw und Minivans der Marken Dodge und Chrysler in den USA zurückzuführen (-17%). Demgegenüber war bei den Dodge Ram Pickups ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen (+7%). Vom neuen Chrysler Pacifica, der sich im Markt immer besser durchsetzt, wurden im dritten Quartal 21.900 Fahrzeuge verkauft. Der neue Chrysler Crossfire, der seit Juni an die Kunden ausgeliefert wird, ist mit 2.200 verkauften Fahrzeugen in den USA sehr positiv aufgenommen worden. Der Marktanteil in den USA ist im dritten Quartal von 12,4% auf 11,4% gefallen.
- Die Auslieferungen an die Händler erreichten 629.000 Fahrzeuge, ein leichter Rückgang gegenüber dem Vorjahr (-3%). Damit lagen der Bestand bei den Händlern in den USA bei 528.300 (i. V. 492.200) Fahrzeugen und die Reichweite des Fahrzeugbestands bei 86 (i. V. 68) Tagen.
- Der Umsatz der Chrysler Group betrug € 12,5 (i. V. € 14,3) Mrd. Ausschlaggebend für den Rückgang war die Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar. In US-Dollar gerechnet bewegte sich der Umsatz in der Größenordnung des Vorjahres. Die leicht niedrigeren Auslieferungen an Händler und höhere Preisnachlässe wurden durch ein besseres Produkt Mix ausgeglichen.
- Nach einem deutlichen Verlust von € 948 Mio. im zweiten Quartal erzielte die Chrysler Group wieder einen Operating Profit in Höhe von € 147 Mio. Darin ist ein Restrukturierungsaufwand im Zusammenhang mit dem Turnaround-Programm aus dem Jahr 2001 in Höhe von € 37 Mio. enthalten. Die Verbesserung gegenüber dem zweiten Quartal ist insbesondere auf die erfolgreiche Umsetzung weiterer Kostensenkungsmaßnahmen und einen geringeren als ursprünglich erwarteten Anstieg der Kaufanreize zurückzuführen.

In Millionen	Q1-3 03	Q1-3 03	Q1-3 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit (Loss)	(756)	(649)	532	.
Umsatz	43.115	37.009	46.684	-21
Absatz		1.998.246	2.171.306	-8
Produktion		1.970.807	2.135.456	-8
Beschäftigte (30.09.)		94.571	97.445	-3

	Q3 03	Q3 02	Veränd. in %
	Q3 03	Q3 02	
Gesamt	628.965	650.453	-3
NAFTA	586.043	617.884	-5
USA	517.435	554.205	-7
Übrige Märkte	42.922	32.569	+32

Das Vorjahresniveau wurde jedoch aufgrund der geringeren Auslieferungen an Händler und der gestiegenen Kaufanreize nicht erreicht.

- Im September 2003 hat die Chrysler Group mit der größten US-Automobilarbeitergewerkschaft UAW einen neuen Vertrag abgeschlossen, der Regelungen für mehr als 60.000 Arbeiter umfasst. Der neue Vertrag ist einerseits mit Einkommenssteigerungen für die Beschäftigten verbunden, doch er ermöglicht andererseits dem Unternehmen mehr Flexibilität im Personaleinsatz und er eröffnet bessere Möglichkeiten zur Anpassung an veränderte wirtschaftliche Bedingungen.

Neue Produkte stärken Wettbewerbsposition

- Die Produktion des neuen Dodge Durango Geländewagens wurde im September 2003 im Montagewerk Newark erfolgreich gestartet. Bei der Produktion des neuen Durango werden neue flexible und umweltschonende Fertigungsverfahren eingesetzt. Bei den Händlern wird das Fahrzeug Mitte November verfügbar sein.
- Auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt hat die Chrysler Group in einer Weltpremiere den neuen Chrysler 300C Touring Concept vorgestellt. Dieses neue Fahrzeug wird in Europa eingeführt werden und ergänzt die 300C Limousine. Die neuen Fahrzeuge sollen bereits im kommenden Jahr in Serie gehen. In Nordamerika allein wird die Chrysler Group im Rahmen ihrer Produktoffensive im Jahr 2004 neun neue Modelle und in den Jahren 2004 bis 2006 insgesamt 25 neue Modelle einführen.
- Der Bereich Vertrieb- und Marketing hat unter der neuen Leitung zahlreiche Maßnahmen zur Umsatzsteigerung eingeleitet. Diese umfassen einen effizienteren und zielgerichteteren Einsatz der Kaufanreize, die preisliche Neupositionierung von mehreren Modellen sowie eine bessere Zusammenarbeit mit Flottenbetreibern und Händlern. Darüber hinaus setzt die Chrysler Group weitere Kostensenkungsmaßnahmen um. Dazu zählen der beschleunigte Einsatz von gemeinsamen Komponenten sowie kürzere Anlaufkurven bei neuen Modellen.

	Q1-3 03	Q1-3 02	Veränd. in %
	Q1-3 03	Q1-3 02	
Gesamt	1.998.246	2.171.306	-8
NAFTA	1.872.828	2.044.452	-8
USA	1.630.568	1.779.815	-8
Übrige Märkte	125.418	126.854	-1

Nutzfahrzeuge

- Positive Ergebnisentwicklung auch im dritten Quartal
- Neuer Actros im Markt sehr erfolgreich
- Marktanteilsgewinne bei Freightliner-Lkw und Bussen

In Millionen	Q3 03	Q3 03	Q3 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	276	237	115	+106
Umsatz	8.355	7.172	7.137	+0
Absatz		123.241	121.260	+2
Produktion		120.727	120.926	-0
Beschäftigte (30.09.)		97.707	96.602	+1

Operating Profit deutlich höher als im Vorjahr

- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge hat im dritten Quartal 2003 123.200 Fahrzeuge (+2%) abgesetzt. Mit €7,2 Mrd. lag der Umsatz auf Vorjahresniveau.
- Der Operating Profit stieg auf €237 (i. V. €115) Mio. Dies ist auf einen höheren Absatz, vor allem aber auf die Effizienzsteigerungsprogramme zurückzuführen, die in allen Geschäftsbereichen eingeleitet wurden und konsequent umgesetzt werden.
- Der Geschäftsbereich Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses hat den Absatz im dritten Quartal auf 33.400 Einheiten (i. V. 31.800) gesteigert. Bei rückläufigem Gesamtmarkt haben wir im bisherigen Jahresverlauf unsere Marktanteile in den USA in den Klassen 5 bis 8 auf 33,8% (i. V. 30,3%) und in der Nafta-Region auf 32,1% (i. V. 29,1%) erhöhen können.
- Insbesondere aufgrund der großen Nachfrage nach dem neuen Actros stieg der Absatz des Geschäftsbereichs Mercedes-Benz Trucks um 14% auf 28.800 Fahrzeuge.
- Mit 51.900 (i. V. 56.300) verkauften Fahrzeugen hat der Geschäftsbereich Transporter das hohe Vorjahresniveau nicht erreicht. Hierzu hat neben der insgesamt schwierigen Marktsituation in Westeuropa auch die Kaufzurückhaltung vor der Einführung der neuen Modelle Vito und Viano im September 2003 beigetragen.

	Q3 03	Q3 02	Veränd. in %
	Absatz		
Gesamt	123.241	121.260	+2
Westeuropa	58.561	62.838	-7
davon Deutschland	26.246	25.197	+4
USA	29.090	27.661	+5
Lateinamerika	10.660	8.891	+20
Übrige Märkte	24.930	21.870	+14

- Der Absatz des Geschäftsbereichs DaimlerChrysler Omnibusse erhöhte sich um 31% auf 7.800 Fahrzeuge. Die Exporte aus Lateinamerika und der Türkei sind deutlich gestiegen. Auch in den stagnierenden Märkten Westeuropas haben wir den Absatz gesteigert und Marktanteile hinzugewonnen.
- Bei der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation (MFTBC), an der DaimlerChrysler mit 43% beteiligt ist und deren Ergebnis seit April 2003 mit einem Zeitversatz von einem Quartal anteilig im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge einbezogen wird, war die Entwicklung im bisherigen Jahresverlauf sehr positiv. Neue Abgasbestimmungen für Lkw in Japan führten dazu, dass MFTBC im Heimatmarkt in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres, das am 1. April begonnen hat, seinen Absatz um 51% steigern konnte.

Serienmäßig mehr Sicherheit

- Als weltweit erster Hersteller hat DaimlerChrysler das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) zum 1. Oktober 2003 serienmäßig in allen Mercedes-Benz Travego-Reisebussen sowie in den Setra-Reisebussen der Baureihen TopClass 400 und ComfortClass 400 eingeführt. DaimlerChrysler unterstreicht damit einmal mehr seine Vorreiterrolle bei Sicherheit und Spitzentechnologie. Der Mercedes-Benz Sprinter und die kürzlich vorgestellten Mercedes-Benz Vito und Viano verfügen ebenfalls serienmäßig über ESP.

In Millionen	Q1-3 03	Q1-3 03	Q1-3 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	538	462	23	.
Umsatz	23.575	20.236	20.642	-2
Absatz		355.974	352.057	+1
Produktion		360.455	363.726	-1
Beschäftigte (30.09.)		97.707	96.602	+1

	Q1-3 03	Q1-3 02	Veränd. in %
	Absatz		
Gesamt	355.974	352.057	+1
Westeuropa	175.722	190.024	-8
davon Deutschland	70.402	70.130	+0
USA	82.417	73.724	+12
Lateinamerika	28.750	28.506	+1
Übrige Märkte	69.085	59.803	+16

Dienstleistungen

- **Operating Profit auch im dritten Quartal auf hohem Niveau**
- **DaimlerChrysler Bank erweitert ihr Dienstleistungsangebot**
- **Anlaufphase bei Lkw-Maut verlängert**

In Millionen	Q3 03	Q3 03	Q3 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	331	284	170	+67
Umsatz	4.043	3.470	3.892	-11
Vertragsvolumen	119.063	102.200	114.649	-11
Neugeschäft	15.299	13.132	15.388	-15
Beschäftigte (30.09.)		10.857	10.513	+3

Operatives Ergebnis deutlich über Vorjahr

- Der Umsatz von DaimlerChrysler Services lag im dritten Quartal insbesondere aufgrund der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar mit €3,5 Mrd. um 11% unter dem Wert des Vorjahres. Bereinigt um Wechselkursveränderungen betrug der Rückgang 4%.
- Der Operating Profit erhöhte sich von € 170 auf €284 Mio. Im Ergebnis des Vorjahresquartals waren Sonderbelastungen für Risikovorsorgen von € 113 Mio. enthalten. Der Operating Profit im dritten Quartal 2003 bewegte sich aufgrund einer günstigen Entwicklung der Margen und der Fundingkosten weiterhin auf hohem Niveau.
- Das Neugeschäft erreichte insbesondere aufgrund der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar mit € 13,1 Mrd. nicht den Vorjahreswert; wechselkursbereinigt betrug der Rückgang 6%.
- Das Vertragsvolumen verringerte sich von € 114,6 Mrd. auf € 102,2 Mrd. Bereinigt um Wechselkurseffekte bewegte sich das Vertragsvolumen auf Vorjahresniveau. Vom gesamten Vertragsvolumen entfallen 61% auf die USA und 22% auf Westeuropa.

Systemintegration in Nordamerika abgeschlossen

- In Nordamerika hat DaimlerChrysler Services die Prozesse zur Bearbeitung von Neuverträgen und zur Betreuung des Vertragsvolumens standardisiert und vereinfacht. Die Zahl der eingesetzten Systeme wurde deutlich verringert. DaimlerChrysler Services North America verbessert damit in erheblichem Umfang ihre Kostensituation. Die Neuordnung der regionalen Vertriebsstruktur und eine noch engere Zusammenarbeit mit den Vertriebspartnern sind ein bedeutender Beitrag zur weiteren Unterstützung des Fahrzeugabsatzes und zur Steigerung der Penetrationsraten.

Flottenmanagement unterstützt Konzernmarkengeschäft

- Durch die enge Zusammenarbeit mit den Flottenbereichen der Konzernmarken konnte DaimlerChrysler Services Fleet Management neue Kunden und Aufträge im Volumen von mehr als 30.000 Fahrzeugen in Deutschland, Frankreich, Italien und Großbritannien gewinnen und seine führende Rolle in Europa weiter ausbauen.

DaimlerChrysler Bank erweitert ihre Produktpalette

- In Deutschland hat die DaimlerChrysler Bank ihr Angebot im Kerngeschäft Fahrzeugfinanzierung und im Direktbankgeschäft weiter ausgebaut. Die Kundenbasis von mehr als 800.000 Kunden werden wir künftig für ein noch effektiveres Customer Relationship Management nutzen. Mit neuen Fondsangeboten und einem zusätzlichen Angebot für Autoansparpläne, das für alle Pkw-Modelle des DaimlerChrysler-Konzerns gilt, setzt die Bank ihren erfolgreichen Weg im Einlagengeschäft weiter fort.

Elektronisches Mautsystem mit erweiterter Anlaufphase

- Nachdem sich die elfmonatige Aufbauphase für das elektronische Mautsystem als zu knapp bemessen herausgestellt hat, haben sich das Bundesverkehrsministerium und das Unternehmen Toll Collect darauf geeinigt, die Einführungsphase des Lkw-Mautsystems zu verlängern.
- Um einen stabilen und benutzerfreundlichen Betrieb sicherzustellen, werden notwendige Optimierungen an den technischen Funktionalitäten und der Infrastruktur des Mautsystems mit Hochdruck vorgenommen. Gleichzeitig werden die erforderlichen Nachbesserungen an Hard- und Software durchgeführt, um das System schnellstmöglich zur Verfügung stellen zu können.

In Millionen	Q1-3 03	Q1-3 03	Q1-3 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	1.208	1.037	2.952	-65
Umsatz	12.333	10.586	11.805	-10
Vertragsvolumen	119.063	102.200	114.649	-11
Neugeschäft	42.383	36.380	40.066	-9
Beschäftigte (30.09.)		10.857	10.513	+3

Übrige Aktivitäten

Übrige Aktivitäten				
	Q3 03	Q3 03	Q3 02	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit (Loss)	(167)	(143)	207	.

Im Segment Übrige Aktivitäten sind der Geschäftsbereich MTU Aero Engines sowie unsere Beteiligungen an der EADS und der Mitsubishi Motors Corporation enthalten. Das Segment Übrige Aktivitäten umfasst auch die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften.

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 dritten Quartals 2003 von DaimlerChrysler sind daher die Ergebnisbeiträge von EADS und Mitsubishi Motors aus den Monaten April bis Juni 2003 enthalten.

Der deutliche Ergebnisrückgang in diesem Segment ist im Wesentlichen auf den negativen Ergebnisbeitrag der Mitsubishi Motors Corporation zurückzuführen.

MTU Aero Engines				
	Q3 03	Q3 03	Q3 02	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Umsatz	551	473	537	-12
Auftragseingang	654	561	344	+63
Beschäftigte (30.09.)		8.163	8.292	-2

Triebwerksgeschäft unverändert durch die Krise in der Luftfahrtindustrie belastet

- Die Marktbedingungen in der zivilen Luftfahrt haben sich noch nicht grundlegend verbessert. Die anhaltend hohe Bewertung des Euro gegenüber dem US-Dollar belastet die europäischen Triebwerkhersteller zusätzlich.
- Der Geschäftsbereich MTU Aero Engines musste deshalb im dritten Quartal einen Umsatzrückgang um 12% auf €473 Mio. verzeichnen. Die deutlichen Einbußen bei der Instandhaltung von zivilen Triebwerken und im Geschäft mit staatlichen Stellen wurden durch Zuwächse beim Verkauf von Triebwerken für den zivilen Luftverkehr und im zivilen Ersatzteilgeschäft teilweise kompensiert.
- Der Auftragseingang hat sich mit insgesamt €561 Mio. gegenüber dem Vorjahreswert kräftig erholt. Für zivile und militärische Triebwerke haben die Bestellungen deutlich zugenommen, und auch bei der Instandhaltung von zivilen Triebwerken ist das Auftragsvolumen signifikant gestiegen.

Übrige Aktivitäten				
	Q1-3 03	Q1-3 03	Q1-3 02	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	221	190	618	-69

MTU Aero Engines				
	Q1-3 03	Q1-3 03	Q1-3 02	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Umsatz	1.615	1.386	1.571	-12
Auftragseingang	2.710	2.326	1.685	+38
Beschäftigte (30.09.)		8.163	8.292	-2

EADS

- Die European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) veröffentlicht ihre Zahlen zum dritten Quartal 2003 am 6. November 2003.
- Trotz der Krise in der zivilen Luftfahrt hat der Flugzeughersteller Airbus, an dem die EADS mit 80% beteiligt ist, seine Jahresprognose von 300 Flugzeugauslieferungen für das Gesamtjahr 2003 bestätigt. Für das neue Großraumflugzeug A380 liegen inzwischen insgesamt 129 Festbestellungen und Kaufzusagen vor.
- In den ersten neun Monaten des Jahres 2003 lieferte Airbus 199 (i. V. 219) Flugzeuge aus.
- Im dritten Quartal 2003 erhielt die EADS wichtige Aufträge im Verteidigungsgeschäft. So bewilligte die spanische Regierung im September den Vertragsabschluss zur Beschaffung von 24 Kampfhubschraubern vom Typ Tiger. Das griechische Verteidigungsministerium erteilte 20 Festbestellungen und 14 Optionen für den militärischen Transporthubschrauber NH 90. Ferner wurde im August von Österreich der Vertrag über die Lieferung von 18 Eurofighter genehmigt.
- Im Bereich Raumfahrt (EADS Space) verlaufen die Restrukturierung und die Neuorganisation planmäßig. Der Turnaround soll im Jahr 2004 erreicht werden.

Mitsubishi Motors Corporation

- MMC hat in den Monaten Juli bis September weltweit 391.300 Fahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau wieder erreicht.
- Im japanischen Markt konnten die Verkäufe im gleichen Zeitraum vor allem aufgrund der Verfügbarkeit der Varianten des Kleinwagenek Wagon um 3% auf 92.200 Fahrzeuge gesteigert werden. Der Marktanteil von MMC bei Personenwagen einschließlich Kleinwagen stieg von 6,4% auf 7,0%.
- Im nordamerikanischen Markt nahmen die Verkäufe von MMC von Juli bis September aufgrund des harten Wettbewerbs und der restriktiveren Kreditvergabe im Finanzdienstleistungsgeschäft um 18% auf 73.300 Fahrzeuge ab.
- In Europa legten die Verkäufe im Berichtszeitraum um 11% auf 51.200 Fahrzeuge zu. Vom Geländewagen Outlander, der im März 2003 in den europäischen Märkten eingeführt wurde, wurden bereits mehr als 6.000 Fahrzeuge abgesetzt. Das Fahrzeug hat damit die Absatzerwartungen von MMC übertroffen. Auch die ersten Kundenreaktionen auf die im September eingeführten Lancer und Lancer Wagon sind sehr positiv.
- Der Fahrzeugabsatz in Asien (ohne Japan) und in den übrigen Regionen ist ebenfalls um 7% auf 174.500 Fahrzeuge gestiegen, wobei insbesondere im chinesischen Markt ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen war.
- Aufgrund der schwierigen Marktbedingungen, der höheren Kaufanreize und des erwarteten Ergebnismrückgangs im laufenden Geschäftsjahr hat MMC umfassende Maßnahmen ergriffen, um die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Diese beinhalten weitere Kostensenkungen, die Veräußerung von Vermögensbestandteilen und die Verschiebung des Kapazitätsausbaus in den USA. Um das Finanzdienstleistungsgeschäft in den USA zu stabilisieren, wurden sowohl vor Ort als auch in der Zentrale Verantwortlichkeiten neu geregelt und organisatorische Veränderungen umgesetzt. Darüber hinaus wurde die Palette der angebotenen Finanzdienstleistungen im Zusammenhang mit der restriktiveren Kreditvergabe in Nordamerika reduziert.

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

- Konzern-Operating Profit im dritten Quartal 2003 € 1,2 Mrd. gegenüber € 1,5 Mrd. im Vorjahr
- Operatives Ergebnis bei der Chrysler Group wieder positiv, jedoch unter Vorjahresquartal
- Deutlicher Ergebnisanstieg bei Nutzfahrzeuge und Dienstleistungen
- Negativer Ergebnisbeitrag von Mitsubishi Motors
- Konzernergebnis durch Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der EADS beeinflusst

Operating Profit (Loss) nach Segmenten

In Millionen	Q3 03	Q3 03	Q3 02
	US \$	€	€
Mercedes Car Group	924	793	792
Chrysler Group	171	147	305
Nutzfahrzeuge	276	237	115
Dienstleistungen	331	284	170
Übrige Aktivitäten	(167)	(143)	207
Eliminierungen	(83)	(72)	(50)
DaimlerChrysler-Konzern	1.452	1.246	1.539

Q1-3 03	Q1-3 03	Q1-3 02
US \$	€	€
2.728	2.342	2.290
(756)	(649)	532
538	462	23
1.208	1.037	2.952
221	190	618
(106)	(92)	(114)
3.833	3.290	6.301

Entwicklung des Konzern-Operating Profit durch gegenläufige Faktoren beeinflusst

- DaimlerChrysler erwirtschaftete im dritten Quartal des Jahres 2003 einen Operating Profit von € 1,2 Mrd. gegenüber € 1,5 Mrd. im Vorjahr. Der Operating Profit des Vorjahresquartals war durch außerplanmäßige Wertberichtigungen auf Teile des Capital Services Portfolios im Geschäftsfeld Dienstleistungen mit € 0,1 Mrd. belastet. Daneben waren im Vorjahresquartal Aufwendungen von insgesamt € 48 Mio. durch eineeteiligungsabschreibung und weitere Restrukturierungsmaßnahmen zu verzeichnen.
- Der Rückgang des Konzern-Operating Profit war im Wesentlichen durch das anteilig einzubeziehende negative Ergebnis von Mitsubishi Motors (MMC) bedingt. Hier wirkten sich insbesondere das rückläufige Nordamerika-Geschäft sowie gestiegene Aufwendungen für Kredit- und Restwerttrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft der MMC-Gruppe aus. Trotz eines anhaltend intensiven Wettbewerbs auf dem US-amerikanischen Markt konnte die Chrysler Group im abgelaufenen Quartal wieder einen Operating Profit von € 0,1 Mrd. ausweisen, der unter dem Ergebnis der Vorjahresperiode lag. Gegenüber dem zweiten Quartal dieses Jahres verbesserte die Chrysler Group ihr Ergebnis damit deutlich. Die Geschäftsfelder Nutzfahrzeuge und Dienstleistungen konnten ihre positiven Ergebnisbeiträge gegenüber dem Vorjahr weiter steigern, wobei vor allem die konsequente Umsetzung der in den Vorjahren eingeleiteten Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge und die weiterhin günstigen Refinanzierungsbedingungen im Geschäftsfeld Dienstleistungen zu diesem Ergebnis beitrugen. Der Operating Profit des Geschäftsfelds Mercedes Car Group lag auf Vorjahreshöhe.

- In den ersten neun Monaten des Jahres 2003 erzielte DaimlerChrysler einen Operating Profit von € 3,3 (i.V. € 6,3) Mrd. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Vorjahresergebnis durch Erträge von zusammen € 2,6 Mrd. aus der Veräußerung der Anteile an T-Systems ITS (vormals debis Systemhaus) und Conti Temic micro-electronic (vormals TEMIC) positiv beeinflusst war. Gegenläufig wirkten Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von € 0,8 Mrd. in den Geschäftsfeldern Chrysler Group und Nutzfahrzeuge; das Geschäftsfeld Dienstleistungen war durch Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Teilen des Capital Services Portfolios (€ 0,1 Mrd.) sowie infolge der von der argentinischen Regierung veranlassten Neuordnung des Finanz- und Kreditwesens (€ 0,1 Mrd.) belastet. Ohne Berücksichtigung dieser genannten Erträge und Aufwendungen war ein Rückgang im Operating Profit zu verzeichnen, der insbesondere durch die Ergebnissituation bei der Chrysler Group, und hier vor allem durch den Operating Loss von € 0,9 Mrd. im zweiten Quartal dieses Jahres, verursacht war. Daneben belasteten das anteilig einzubeziehende negative Ergebnis von Mitsubishi Motors sowie der Ergebnisrückgang bei EADS, der überwiegend auf die im ersten Quartal dieses Jahres berücksichtigte Sonderabschreibung auf den Goodwill im Bereich Raumfahrt zurückzuführen war, den Konzern-Operating Profit. Gegenläufig verzeichneten die Geschäftsfelder Nutzfahrzeuge und Dienstleistungen signifikante Ergebnisverbesserungen. Der Operating Profit des Geschäftsfelds Mercedes Car Group lag in den ersten neun Monaten des Jahres 2003 leicht über dem hohen Ergebnisniveau des Vorjahres.

Operating Profit

In Millionen	Q3 03	Q3 03	Q3 02
	US \$	€	€
Industriegeschäft	1.066	915	1.360
Financial Services	386	331	179
DaimlerChrysler-Konzern	1.452	1.246	1.539

Operating Profit der Mercedes Car Group auf Vorjahresniveau

- Im abgelaufenen Quartal konnte das Geschäftsfeld Mercedes Car Group in einem schwierigen Marktumfeld einen Operating Profit von €0,8 Mrd. erwirtschaften, der auf dem hohen Niveau des Vorjahres lag. Aufwendungen für die Produkte der zweiten Modell-offensive haben den Operating Profit des abgelaufenen Quartals beeinflusst. Ergebnisstabilisierend wirkte ein verbesserter Modell-Mix aufgrund der guten Absatzzahlen bei der E-Klasse sowie der S- und SL-Klasse.

Positives operatives Ergebnis bei der Chrysler Group im dritten Quartal 2003

- Im dritten Quartal des Jahres 2003 erzielte die Chrysler Group einen Operating Profit von €0,1 Mrd. gegenüber €0,3 Mrd. im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres. Der Ergebnisrückgang war im Wesentlichen auf höhere Preisnachlässe sowie niedrigere Fahrzeugauslieferungen infolge des anhaltend intensiven Wettbewerbs auf dem US-amerikanischen Markt zurückzuführen und konnte nur teilweise durch nachhaltige Kosteneinsparungen ausgeglichen werden.
- Verglichen mit dem zweiten Quartal dieses Jahres (Operating Loss von €0,9 Mrd.) konnte die Chrysler Group das operative Ergebnis um €1,0 Mrd. auf €0,1 Mrd. steigern; in US-Dollar stieg das Ergebnis um \$ 1,2 Mrd. auf \$ 0,2 Mrd. In dieser Ergebnisverbesserung spiegeln sich primär ein geringerer als ursprünglich erwarteter Anstieg der Kaufanreize infolge eines gezielt effizienteren Umsatzmanagements sowie die zunehmenden Kosteneinsparungen bei der Chrysler Group wider.
- Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Wettbewerbsintensität bei Refinanzierungsmöglichkeiten wurde im dritten Quartals 2003 zwischen den Geschäftsfeldern Chrysler Group und Dienstleistungen eine Vereinbarung über eine Anpassung von Ausgleichszahlungen für subventionierte Finanzierungsangebote getroffen. Dies führte zu einer Entlastung der Marketing-Aufwendungen bei der Chrysler Group in Höhe von €0,1 Mrd.

Q1-3 03	Q1-3 03	Q1-3 02
	US \$	€
2.578	2.213	5.803
1.255	1.077	498
3.833	3.290	6.301

Operating Profit im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge über Vorjahr

- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge konnte den Operating Profit im dritten Quartal 2003 auf €0,2 Mrd. gegenüber €0,1 Mrd. im vergleichbaren Vorjahreszeitraum steigern. In einem weiterhin schwachen Marktumfeld waren im Wesentlichen die Fortschritte in der Umsetzung der Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsprogramme in allen Geschäftsbereichen ursächlich für die Ergebnisverbesserung des Geschäftsfelds. Dabei konnte insbesondere Freightliner signifikante Kosteneinsparungen realisieren. Darüber hinaus trug der erfolgreiche Anlauf des neuen Actros zur Ergebnisverbesserung des Geschäftsbereichs Mercedes-Benz Trucks bei.

Operating Profit bei Dienstleistungen weiterhin auf hohem Niveau

- Für das dritte Quartal des Jahres 2003 weist das Geschäftsfeld Dienstleistungen einen Operating Profit von €0,3 Mrd. gegenüber €0,2 Mrd. im dritten Quartal des Jahres 2002 aus. Im Vorjahresquartal wirkten außerplanmäßige Wertberichtigungen auf Leasingforderungen sowie Abschreibungen auf vermietete Gegenstände im Zusammenhang mit dem Verkauf von Teilen des Capital Services Portfolios mit insgesamt €0,1 Mrd. ergebnisbelastend.
- Der Operating Profit des abgelaufenen Quartals bewegte sich aufgrund einer günstigen Entwicklung der Margen und niedriger Fundingkosten in den wichtigsten Märkten weiterhin auf hohem Niveau. Ergebnismindernd wirkte mit €0,1 Mrd. eine Anpassung von Ausgleichszahlungen für subventionierte Finanzierungsangebote, die vor dem Hintergrund einer zunehmenden Wettbewerbsintensität bei Refinanzierungsmöglichkeiten zwischen den Geschäftsfeldern Chrysler Group und Dienstleistungen vereinbart wurde. Verkaufsanreize im Neuwagengeschäft haben zu einer unverändert schwierigen Situation auf dem Gebrauchtwagenmarkt vor allem in Nordamerika geführt. Durch ein verbessertes Risikomanagement konnten die Aufwendungen aus Risikovorsorgen im Vergleich zum Vorjahresquartal dennoch verringert werden.

Überleitung zum Operating Profit

In Millionen	Q3 03	Q3 03	Q3 02
	US \$	€	€
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.021	876	1.444
+ Altersversorgungsaufwand außer Dienstzeitaufwand	262	225	(56)
+ Operatives Beteiligungsergebnis	(178)	(153)	130
+ Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten	-	-	-
+ Übriges nicht operatives Ergebnis	347	298	21
Operating Profit	1.452	1.246	1.539

	Q1-3 03	Q1-3 03	Q1-3 02
	US \$	€	€
	2.587	2.221	3.301
	784	673	(213)
	77	66	488
	-	-	2.640
	385	330	85
	3.833	3.290	6.301

Operating Loss bei den Übrigen Aktivitäten

- Im dritten Quartal des Jahres 2003 verzeichneten die Übrigen Aktivitäten einen Operating Loss von €0,1 Mrd. gegenüber einem Operating Profit von €0,2 Mrd. im Vorjahr. Maßgeblichen Einfluss auf diesen Ergebnissrückgang hatte dabei der negative Ergebnisbeitrag der at equity bilanzierten Beteiligung an Mitsubishi Motors (MMC). 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. MTU Aero Engines wies im Berichtsquartal infolge von Restrukturierungsaufwendungen ein leicht negatives Ergebnis aus und blieb damit unter dem Niveau des Vorjahres. Der positive operative Ergebnisbeitrag der at equity bilanzierten Beteiligung an EADS konnte aufgrund gesteigerter Entwicklungsaufwendungen für den A380 und der Schwäche der zivilen Luftfahrtindustrie den vergleichbaren Vorjahreswert nicht erreichen.

Überleitung zum Operating Profit

- Der »Altersversorgungsaufwand außer Dienstzeitaufwand« ergibt sich in Summe aus den Aufwendungen für die Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen, 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 Veränderung gegenüber dem Vorjahresquartal resultierte primär aus rückläufigen erwarteten Erträgen aus ausgegliederten Fondsvermögen infolge der Kursverluste im Jahr 2002.

- Das »Operative Beteiligungsergebnis« beinhaltet die Ergebnisbeiträge unserer operativen Beteiligungen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis auszuweisen sind. Diese werden mit ihren operativen Ergebnissen dem Operating Profit des jeweiligen Geschäftsfelds zugeordnet. Im dritten Quartal des Jahres 2003 ergab sich hieraus ein insgesamt negativer Beitrag zum Operating Profit von €0,2 Mrd. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahresquartal war im Wesentlichen durch das negative Ergebnis der at equity bilanzierten Beteiligung an Mitsubishi Motors begründet.
- Gewinne und Verluste aus der Veräußerung operativ geführter Minderheitsbeteiligungen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis auszuweisen sind, werden dem Operating Profit des entsprechenden Geschäftsfelds zugeordnet.
- Im übrigen nicht operativen Ergebnis werden Erträge bzw. Aufwendungen storniert, die nicht das operative Geschäft betreffen. Der Anstieg gegenüber dem dritten Quartal des Vorjahres war fast ausschließlich durch den Vergleich einer konsolidierten Sammelklage bedingt, die im Zusammenhang mit dem Unternehmensabschluss von Daimler-Benz und Chrysler zur DaimlerChrysler AG anhängig ist. In diesem Zusammenhang wurde bereits im dritten Quartal 2003 ein Aufwand in Höhe von €275 Mio. im Konzernabschluss berücksichtigt. DaimlerChrysler verfügt über einschlägigen Versicherungsschutz mit einer Deckungssumme von insgesamt bis zu €200 Mio. (etwa \$ 220 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.

Negatives Finanz- und Konzernergebnis durch die Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts der EADS bedingt

- Das Finanzergebnis belief sich im abgelaufenen Quartal dieses Jahres auf - €2,2 Mrd. gegenüber - €0,2 Mrd. im entsprechenden Vorjahresquartal. Der erhebliche Rückgang des Finanzergebnisses war fast ausschließlich auf die steuerlich nicht anrechenbare Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts der EADS in Höhe von €2,0 Mrd. auf den Börsenwert zum 30. September 2003 zurückzuführen. Obwohl nach Auffassung von DaimlerChrysler der Unternehmenswert der Beteiligung an EADS nach wie vor über dem Buchwert liegt, verlangen die US-amerikanischen Bilanzierungsgrundsätze sowie deren Umsetzung durch die SEC eine ergebniswirksame Abschreibung auf den Börsenwert, sofern der vorliegende Unterschiedsbetrag als nicht nur vorübergehend eingestuft wird. Daneben wirkte sich der negative Ergebnisbeitrag der at equity bilanzierten Beteiligung an Mitsubishi Motors auf den Rückgang des Beteiligungsergebnisses aus. Das Zinsergebnis sowie auch das übrige Finanzergebnis lagen mit zusammen - €0,1 Mrd. auf dem Niveau der entsprechenden Vorjahresperiode.
- Das Ergebnis vor Ertragsteuern ist im abgelaufenen Quartal um €2,6 Mrd. auf - €1,4 Mrd. zurückgegangen. Dies war primär auf die oben genannte Abschreibung des Beteiligungsbuchwertes der EADS zurückzuführen. Zusätzlich resultierte der Rückgang aus den Sachverhalten, die im Rahmen des Operating Profit und des Finanzergebnisses beschrieben sind.

Für die ersten neun Monate des Jahres 2003 wird ein Ergebnis vor Ertragsteuern von - €0,1 Mrd. ausgewiesen (i. V. €5,7 Mrd.). Das Vorsteuerergebnis des Vorjahres war durch wesentliche Faktoren (Restrukturierungsaufwendungen in den Geschäftsfeldern Chrysler Group und Nutzfahrzeuge, Wertberichtigungen auf Teile des Capital Services Portfolios und Argentinienkrise im Geschäftsfeld Dienstleistungen sowie Ertrag aus der Veräußerung der Anteile an T-Systems ITS und Conti Temic microelectronic) mit insgesamt €1,6 Mrd. positiv beeinflusst.

- Konzernergebnis und Ergebnis je Aktie betragen im abgelaufenen Quartal dieses Jahres - €1,7 Mrd. bzw. - €1,63 (i. V. Konzernergebnis €0,8 Mrd. bzw. Ergebnis je Aktie €0,77). Die Abschreibung der EADS belastete das Konzernergebnis bzw. das Ergebnis je Aktie im dritten Quartal mit €2,0 Mrd. bzw. €1,94.

Bezogen auf die ersten neun Monate des Jahres 2003 belief sich das Konzernergebnis auf - €1,0 (i. V. €4,4) Mrd. und das Ergebnis je Aktie auf - €0,94 (i. V. €4,36).

Bilanzsumme im dritten Quartal des Jahres 2003 weiterhin nahezu unverändert

- Die Bilanzsumme verringerte sich gegenüber dem 31. Dezember 2002 um €1,9 Mrd. auf €185,4 Mrd. Der Rückgang war im Wesentlichen auf Wechselkurseffekte aus der anhaltenden Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar zurückzuführen. Gegenläufig stiegen die Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die Vorratsbestände sowie die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen erhöhten sich aufgrund geringerer Forderungsverkäufe sowie infolge einer Verschiebung von Operate Lease Verträgen zu Absatzfinanzierungsverträgen. Die zum 30. September 2003 gestiegenen Zahlungsmittel, die auch im Zusammenhang mit gestiegenen Kundeneinlagen bei der DaimlerChrysler-Bank stehen, führten zu einem Anstieg der Bilanzsumme. Die Finanzanlagen verringerten sich durch die Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an EADS; gegenläufig wirkte sich der Beteiligungserwerb an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation aus.
- Das Konzerneigenkapital verminderte sich zum 30. September 2003 von €35,0 Mrd. auf €33,2 Mrd. Ausschlaggebend für den Rückgang des Eigenkapitals waren das Konzernergebnis in Höhe von - €1,0 Mrd., die im zweiten Quartal 2003 ausbezahlte Dividende für das Geschäftsjahr 2002 in Höhe von €1,5 Mrd. sowie Wechselkurseffekte. Gegenläufig wirkten unrealisierte Gewinne aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente erhöhend auf das Eigenkapital.

Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. September 2003 unverändert 17,9%. Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 24,4 (31. Dezember 2002: 24,9)%. Bei der Berechnung der Eigenkapitalquoten wurde eine anteilige Dividende für das Geschäftsjahr 2003, die das Eigenkapital entsprechend vermindern würde, nicht berücksichtigt.

Kapitalflussrechnung durch Veränderung des Working Capitals und Beteiligung an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation geprägt

- Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit lag in den ersten neun Monaten des Jahres 2003 mit € 14,1 Mrd. auf Vorjahreshöhe. Das rückläufige Ergebnis konnte im Wesentlichen durch im Vergleich mit dem Vorjahr höhere Mittelfreisetzung im Working Capital ausgeglichen werden.
- Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit stieg im Berichtszeitraum um € 4,3 Mrd. auf € 11,9 Mrd. Im Vorjahr waren hierin die Erlöse aus der Veräußerung der Anteile an T-Systems ITS enthalten. Im Jahr 2003 schlug sich der Beteiligungserwerb an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation nieder. Die im Vergleich zum Vorjahr geringeren Erlöse aus dem Verkauf von Beteiligungen wurden teilweise durch eine insgesamt geringere Investitionstätigkeit im Finanzdienstleistungsgeschäft kompensiert.
- Aus dem Cash Flow der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von € 0,5 Mrd. Neben einem Zufluss aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten wirkte die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2002 im April 2003 mit - € 1,5 Mrd.
- Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2002 um € 2,1 Mrd. auf € 11,2 Mrd. Die gesamte Liquidität, zu der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, stieg von € 12,4 Mrd. auf € 14,7 Mrd. Der Anstieg stand auch in Zusammenhang mit dem Einlagengeschäft der DaimlerChrysler Bank.

Diese Unterlagen enthalten unter anderem gewisse vorausschauende Aussagen über zukünftige Entwicklungen, die auf aktuellen Einschätzungen des Managements beruhen. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Solche Aussagen sind gewissen Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind ein konjunktureller Abschwung in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse 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« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler sowie im Geschäftsbericht im Formular 20-F beschrieben, das bei der US Wertpapier-Börsenaufsichtsbehörde eingereicht wurde) eintreten oder sich die den Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich von den Umständen am Tag ihrer Veröffentlichung ausgehen.

DaimlerChrysler AG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q3

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q3 2003	Q3 2003	Q3 2002	Q3 2003	Q3 2002	Q3 2003	Q3 2002
(in Millionen, ausgenommen Ergebnis je Aktie)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Umsatzerlöse	40.294	34.587	36.338	31.116	32.445	3.471	3.893
Umsatzkosten	(32.423)	(27.831)	(29.283)	(25.114)	(25.953)	(2.717)	(3.330)
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.871	6.756	7.055	6.002	6.492	754	563
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(5.403)	(4.638)	(4.415)	(4.299)	(4.029)	(339)	(386)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.539)	(1.321)	(1.365)	(1.321)	(1.365)	–	–
Sonstige betriebliche Erträge	135	116	175	103	154	13	21
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(43)	(37)	(6)	(37)	(6)	–	–
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.021	876	1.444	448	1.246	428	198
Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	(2.283)	(1.960)	–	(1.960)	–	–	–
Sonstiges Finanzergebnis	(321)	(275)	(175)	(231)	(174)	(44)	(1)
Finanzergebnis	(2.604)	(2.235)	(175)	(2.191)	(174)	(44)	(1)
Ergebnis vor Ertragsteuern	(1.583)	(1.359)	1.269	(1.743)	1.072	384	197
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(337)	(289)	(490)	(135)	(390)	(154)	(100)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust	(6)	(5)	1	(3)	1	(2)	–
Konzernergebnis	(1.926)	(1.653)	780	(1.881)	683	228	97
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis je Aktie	(1,90)	(1,63)	0,77	–	–	–	–
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	(1,90)	(1,63)	0,77	–	–	–	–

DaimlerChrysler AG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q1-3

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-3 2003	Q1-3 2003	Q1-3 2002	Q1-3 2003	Q1-3 2002	Q1-3 2003	Q1-3 2002
(in Millionen, ausgenommen Ergebnis je Aktie)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Umsatzerlöse	119.543	102.612	112.582	92.024	100.776	10.588	11.806
Umsatzkosten	(96.844)	(83.128)	(91.600)	(74.804)	(81.568)	(8.324)	(10.032)
Bruttoergebnis vom Umsatz	22.699	19.484	20.982	17.220	19.208	2.264	1.774
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(15.616)	(13.404)	(13.263)	(12.375)	(12.085)	(1.029)	(1.178)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(4.964)	(4.261)	(4.226)	(4.261)	(4.226)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	517	444	502	410	455	34	47
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(49)	(42)	(694)	(42)	(694)	-	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	2.587	2.221	3.301	952	2.658	1.269	643
Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	(2.283)	(1.960)	-	(1.960)	-	-	-
Sonstiges Finanzergebnis	(472)	(405)	2.382	(363)	2.395	(42)	(13)
Finanzergebnis	(2.755)	(2.365)	2.382	(2.323)	2.395	(42)	(13)
Ergebnis vor Ertragsteuern	(168)	(144)	5.683	(1.371)	5.053	1.227	630
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(923)	(792)	(1.121)	(274)	(830)	(518)	(291)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(23)	(20)	(12)	(15)	(10)	(5)	(2)
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	(1.114)	(956)	4.550	(1.660)	4.213	704	337
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, nach Steuern	-	-	(159)	-	(124)	-	(35)
Konzernergebnis	(1.114)	(956)	4.391	(1.660)	4.089	704	302
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	(1,10)	(0,94)	4,52	-	-	-	-
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, nach Steuern	-	-	(0,16)	-	-	-	-
Konzernergebnis	(1,10)	(0,94)	4,36	-	-	-	-
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)							
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	(1,10)	(0,94)	4,50	-	-	-	-
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, nach Steuern	-	-	(0,16)	-	-	-	-
Konzernergebnis	(1,10)	(0,94)	4,34	-	-	-	-

DaimlerChrysler AG

Konzernbilanz

(In Millionen)	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	30. Sep. 2003 (ungeprüft)	30. Sep. 2003 (ungeprüft)	31. Dez. 2002	30. Sep. 2003 (ungeprüft)	31. Dez. 2002 (ungeprüft)	30. Sep. 2003 (ungeprüft)	31. Dez. 2002 (ungeprüft)
	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Aktiva							
Geschäftswerte	2.301	1.975	2.071	1.916	2.009	59	62
Sonstige immaterielle Anlagewerte	3.066	2.632	2.855	2.531	2.755	101	100
Sachanlagen	40.276	34.572	36.269	34.408	36.111	164	158
Finanzanlagen	10.186	8.743	9.291	8.392	8.922	351	369
Vermietete Gegenstände	29.830	25.605	28.243	3.339	3.313	22.266	24.930
Anlagevermögen	85.659	73.527	78.729	50.586	53.110	22.941	25.619
Vorräte	19.285	16.554	15.642	15.314	13.965	1.240	1.677
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.660	6.575	6.297	6.297	6.005	278	292
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	61.786	53.035	52.088	2	10	53.033	52.078
Übrige Forderungen	18.927	16.247	17.573	10.713	11.159	5.534	6.414
Wertpapiere	3.944	3.385	3.293	2.881	2.911	504	382
Zahlungsmittel	13.158	11.294	9.130	9.564	8.191	1.730	939
Umlaufvermögen	124.760	107.090	104.023	44.771	42.241	62.319	61.782
Latente Steuern	4.442	3.813	3.613	3.697	3.496	116	117
Rechnungsabgrenzungsposten	1.187	1.019	962	922	866	97	96
Summe Aktiva	216.048	185.449	187.327	99.976	99.713	85.473	87.614
Passiva							
Gezeichnetes Kapital	3.067	2.633	2.633				
Kapitalrücklage	9.190	7.888	7.819				
Gewinnrücklagen	32.248	27.681	30.156				
Kumuliertes übriges Comprehensive Loss	(5.861)	(5.031)	(5.604)				
Eigene Anteile	-	-	-				
Eigenkapital	38.644	33.171	35.004	24.423	26.384	8.748	8.620
Anteile in Fremdbesitz	532	457	432	438	414	19	18
Rückstellungen	50.335	43.206	43.622	42.293	42.619	913	1.003
Finanzverbindlichkeiten	89.103	76.483	79.112	11.398	12.201	65.085	66.911
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16.724	14.355	12.342	14.161	12.106	194	236
Übrige Verbindlichkeiten	10.983	9.428	8.843	6.747	6.152	2.681	2.691
Verbindlichkeiten	116.810	100.266	100.297	32.306	30.459	67.960	69.838
Latente Steuern	3.201	2.748	2.312	(3.871)	(4.425)	6.619	6.737
Rechnungsabgrenzungsposten	6.526	5.601	5.660	4.387	4.262	1.214	1.398
Summe Passiva ohne Eigenkapital	177.404	152.278	152.323	75.553	73.329	76.725	78.994
Summe Passiva	216.048	185.449	187.327	99.976	99.713	85.473	87.614

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernabschlusses

DaimlerChrysler AG

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

(In Millionen €)	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Comprehensive Income (Loss)				Eigene Anteile	Gesamt
				Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Marktbewertung von Wertpapieren	Derivative Finanzinstrumente	Anpassung der Pensionsverpflichtungen		
Stand am 1. Januar 2002	2.609	7.319	26.441	3.850	61	(337)	(906)	-	39.037
Konzernergebnis	-	-	4.391	-	-	-	-	-	4.391
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	(2.172)	(107)	1.143	5	-	(1.131)
Comprehensive Income, gesamt									3.260
Veränderung durch Stock-Options	-	39	-	-	-	-	-	-	39
Ausgabe von Aktien durch Wandlung von Anleihen	24	482	-	-	-	-	-	-	506
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	30	30
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(30)	(30)
Dividenden	-	-	(1.003)	-	-	-	-	-	(1.003)
Stand am 30. September 2002	2.633	7.840	29.829	1.678	(46)	806	(901)	-	41.839
Stand am 1. Januar 2003	2.633	7.819	30.156	600	(74)	1.065	(7.195)	-	35.004
Konzernergebnis	-	-	(956)	-	-	-	-	-	(956)
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	(1.186)	208	1.041	510	-	573
Comprehensive Loss, gesamt									(383)
Veränderung durch Stock-Options	-	68	-	-	-	-	-	-	68
Ausgabe von Aktien durch Ausübung von Optionsrechten	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(28)	(28)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	28	28
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)
Stand am 30. September 2003	2.633	7.888	27.681	(586)	134	2.106	(6.685)	-	33.171

DaimlerChrysler AG

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-3 2003	Q1-3 2003	Q1-3 2002	Q1-3 2003	Q1-3 2002	Q1-3 2003	Q1-3 2002
(in Millionen)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Konzernergebnis	(1.114)	(956)	4.391	(1.660)	4.089	704	302
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	23	20	12	16	10	4	2
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	-	-	159	-	124	-	35
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(94)	(81)	(2.610)	(81)	(2.610)	-	-
Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	2.283	1.960	-	1.960	-	-	-
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	4.914	4.218	5.316	438	273	3.780	5.043
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	5.084	4.364	4.601	4.288	4.531	76	70
Veränderung der latenten Steuern	(230)	(197)	1.012	(678)	314	481	698
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	247	212	(62)	222	(67)	(10)	5
Veränderung der Finanzinstrumente	340	292	(96)	249	(217)	43	121
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(400)	(343)	(473)	(343)	(473)	-	-
Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)	45	39	404	44	404	(5)	-
Veränderung der Rückstellungen	2.459	2.111	2.721	2.104	2.606	7	115
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	49	42	694	42	694	-	-
Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(254)	(218)	(394)	(218)	(394)	-	-
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:							
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(1.579)	(1.355)	(1.358)	(1.643)	(1.168)	288	(190)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(557)	(478)	(902)	(490)	(872)	12	(30)
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.344	2.870	1.434	2.909	1.567	(39)	(133)
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	1.883	1.614	(776)	1.319	(1.290)	295	514
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	16.443	14.114	14.073	8.478	7.521	5.636	6.552
Zugänge zum Anlagevermögen:							
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(13.806)	(11.851)	(13.476)	(3.143)	(3.818)	(8.708)	(9.658)
- Erwerb von Sachanlagen	(5.484)	(4.707)	(4.889)	(4.649)	(4.827)	(58)	(62)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(248)	(213)	(91)	(166)	(40)	(47)	(51)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	11.168	9.586	12.796	3.576	4.929	6.010	7.867
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	323	277	377	253	346	24	31
Erwerb von Beteiligungen	(947)	(813)	(381)	(764)	(368)	(49)	(13)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	270	232	5.573	185	5.106	47	467
Veränderung bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen, netto	(4.870)	(4.180)	(7.350)	33	-	(4.213)	(7.350)
(Erwerb) Veräußerung von Wertpapieren (ohne Handelspapiere), netto	(252)	(216)	(94)	(152)	79	(64)	(173)
Veränderung sonstiger Geldanlagen	38	33	(18)	(38)	(179)	71	161
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(13.808)	(11.852)	(7.553)	(4.865)	1.228	(6.987)	(8.781)
Veränderung bei Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Commercial Paper, netto, von € (731) (\$ (852) in 2003 bzw. € (818) in 2002)	2.331	2.001	(6.364)	(159)	(6.104)	2.160	(260)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1.788)	(1.535)	(1.011)	(1.522)	(972)	(13)	(39)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	33	28	30	(11)	(116)	39	146
Erwerb eigener Anteile	(33)	(28)	(30)	(28)	(30)	-	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	543	466	(7.375)	(1.720)	(7.222)	2.186	(153)
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(676)	(580)	(983)	(530)	(912)	(50)	(71)
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	2.502	2.148	(1.838)	1.363	615	785	(2.453)
Zahlungsmittel (< 3 Monate)							
zu Beginn der Periode	10.602	9.100	10.715	8.161	7.344	939	3.371
zum Ende der Periode	13.104	11.248	8.877	9.524	7.959	1.724	918

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernabschlusses

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

1. Grundlagen und Methoden im zusammengefassten Konzernabschluss

Der zusammengefasste und ungeprüfte Konzernzwischenabschluss (»Zwischenabschluss«) der DaimlerChrysler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»DaimlerChrysler« oder »der Konzern«) wurde im Einklang mit den in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen (»United States Generally Accepted Accounting Principles« oder »US-GAAP«) aufgestellt. Alle Beträge werden in Millionen Euro (»€«) angegeben. Darüber hinaus sind die am 30. September 2003 endenden drei und neun Monatszeiträume – als Information für den Leser – in US-Dollar (»\$«) dargestellt. Die Umrechnung erfolgte zum Kurs von € 1 = \$ 1,1650, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York am 30. September 2003.

Einzelne Vorjahresbeträge wurden an die Darstellung der Berichtsperiode angepasst.

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d. h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in den dargestellten unterjährigen Perioden notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise von hoher Aussagekraft für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Kontext mit dem geprüften Konzernabschluss zum 31. Dezember 2002 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen, der im Geschäftsbericht und in der Berichterstattung (Form 20-F vom 20. Februar 2003) an die United States Securities and Exchange Commission (»SEC«) des DaimlerChrysler-Konzerns für das Jahr 2002 enthalten ist.

Im Konzernabschluss nach US-GAAP müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die gebuchten Beträge und die zugehörigen Anhangangaben beeinflusst haben. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

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 Zwischenabschluss um Informationen zum Industrie- bzw. Finanzdienstleistungsgeschäft 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 des Industrie- bzw. Finanzdienstleistungsgeschäfts

nach US-GAAP darzustellen. Die Beziehungen zwischen dem Industrie- und Finanzdienstleistungsgeschäft des Konzerns umfassen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen und die Unterstützung bei speziellen Fahrzeugfinanzierungsprogrammen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industrie- und Finanzdienstleistungsgeschäft sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

Der im November 2002 von der 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 anzuwenden, die am 1. Juli 2003 begannen. DaimlerChrysler wendet EITF 00-21 seit dem 1. Juli 2003 auf neue Geschäftsvorfälle an. Die Einführung von EITF 00-21 hatte keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss.

Im November 2002 hat das Financial Accounting Standards Board (»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 verdeutlicht 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 Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 5 »Accounting for Contingencies« zu bilden ist. Die Angabepflichten sind in allen (auch unterjährigen) Abschlüssen vorgeschrieben, die nach dem 15. Dezember 2002 enden. Die Ansatzvorschriften gelten für Garantien bzw. Haftungsverhältnisse, die nach dem 31. Dezember 2002 gewährt bzw. modifiziert wurden.

DaimlerChrysler bestimmt den Zeitwert für die grundsätzliche Übernahme der Verpflichtung aus der Gewährung einer Garantie vorrangig auf Basis von Marktinformationen, die auch Angebote Dritter einschließt. Sofern keine verlässlichen Marktinformationen vorliegen, verwendet der Konzern den Barwert

DaimlerChrysler AG**Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)**

der erwarteten zukünftigen Cash Flows. Die Gegenbuchung bei der erstmaligen Passivierung einer Garantieverpflichtung ist abhängig von der Art der Garantie. Im Allgemeinen erfolgt die Passivierung aber aufwandswirksam. Eine planmäßige und systematische Vorgehensweise bei der Folgebewertung einer Verpflichtung wird im Zusammenhang mit der erstmaligen Bewertung festgelegt, es sei denn, es ergeben sich nachträgliche Änderungen hinsichtlich wahrscheinlicher Verluste gemäß SFAS 5. DaimlerChrysler hat die Angabepflichten erstmals im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2002 angewendet. Der Konzern wendet die Ansatz- und Bewertungsvorschriften prospektiv seit dem 1. Januar 2003 an, wobei sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergaben.

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 unterjährige) Abschlüsse zusätzliche Anhangangaben zur angewandten Bilanzierungsmethode und zu den daraus resultierenden Ergebniseffekten vor (vgl. Anmerkung 12).

Im zweiten Quartal des Jahres 2003 hat DaimlerChrysler erstmalig die Vorschriften von SFAS 123 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 Ausgabzeitpunkt 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 dritte Quartal des Jahres 2003 um € 12,3 Mio. (€ 7,5 Mio. nach Steuern und € 0,01 je Aktie) bzw. für die ersten neun Monate des Jahres 2003 um € 25,1 Mio. (€ 15,4 Mio. nach Steuern und € 0,02 je Aktie). Anmerkung 12 enthält eine Tabelle mit den Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Ergebnis

je Aktie für die jeweilige Periode, die sich bei Anwendung von SFAS 123 auf alle ausstehenden und noch nicht ausübenden Optionsrechte ergeben hätten.

Im Januar 2003 veröffentlichte das FASB FIN 46 »Consolidation of Variable Interest Entities - an interpretation of ARB No. 51«, welche die Anwendung der Konsolidierungsvorschriften auf so genannte »Variable Interest Entities« klarstellt. FIN 46 führte ein neues mehrstufiges Modell für die Konsolidierung von »Variable Interest Entities« ein, an denen eine Gesellschaft eine beherrschende finanzielle Beteiligung entweder aufgrund von Stimmrechten oder variablen Anteilen hält. Die Konsolidierung auf der Grundlage von variablen Anteilen hat durch den wesentlichen Nutznießer zu erfolgen, falls die Eigenkapitalgeber wesentliche Charakteristika einer beherrschenden finanziellen Beteiligung nicht aufweisen oder das haftende Eigenkapital nicht ausreicht, die Geschäftstätigkeit des Unternehmens ohne zusätzliche nachrangige Finanzmittel von Dritten zu finanzieren. FIN 46 enthält auch Offenlegungspflichten in Bezug auf signifikante »Variable Interest Entities«, die auch dann gelten, wenn diese nicht konsolidiert werden.

Am 9. Oktober 2003 veröffentlichte das FASB die FASB Staff Position No. FIN 46-6 (»FSP FIN 46-6«) »Effective Date of FASB Interpretation No. 46, Consolidation of Variable Interest Entities«. FSP FIN 46-6 verschiebt das Inkrafttreten der Vorschriften des FIN 46 in Bezug auf Anteile börsennotierter Gesellschaften an »Variable Interest Entities« oder potentiellen »Variable Interest Entities«, soweit diese vor dem 1. Februar 2003 geschaffen wurden, auf einen späteren Zeitpunkt. Deshalb hat DaimlerChrysler beschlossen, FIN 46 hinsichtlich der »Variable Interest Entities«, die vor dem 1. Februar 2003 geschaffen wurden, zum 31. Dezember 2003 anzuwenden. DaimlerChrysler muss FIN 46 unverzüglich auf solche »Variable Interest Entities« anwenden, die nach dem 31. Januar 2003 geschaffen wurden. Nach diesem Zeitpunkt wurden keine wesentlichen konsolidierungspflichtigen »Variable Interest Entities« geschaffen. Weitere Informationen zur Auswirkung von FIN 46 auf den Konzernabschluss sind in Anmerkung 2 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 demnach, 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 er diese Finanzaktiva zurückerwerben würde. Gleichzeitig hat er eine entsprechende Verpflichtung gegenüber dem Erwerber auszuweisen. Die Realisierung von Gewinnen oder Verlusten beim Veräußerer ist ausgeschlossen, wenn dieser die Verfügungsgewalt über die

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

veräußerten Vermögensgegenstände zurückerlangt. Diese Regelung gilt ebenfalls für zurückbehaltene Anteilsrechte oder hinsichtlich so genannter qualifizierter Zweckgesellschaften, die ihren Qualifizierungsstatus verlieren. Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten aus der Übernahme des Inkasso (»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 Einfluss 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 »Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities«. 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 Marktwertveränderungen 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 werden. Die Anwendung von SFAS 150 hatte keine Auswirkung 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 dem Modell von EITF 01-8 identifiziert werden, unterliegen den derzeit gültigen Bestimmungen zur Leasing-Bilanzierung. Die Bestimmungen von EITF 01-8 gelten für Leasingnehmer und Leasinggeber gleichermaßen. Sie sind prospektiv beginnend mit der nächsten, auf den 28. Mai 2003 folgenden Berichtsperiode auf neu abgeschlossene, modifizierte bzw. im Rahmen eines Unternehmenskaufs erworbene Vereinbarungen anzuwenden. DaimlerChrysler wendet die Bestimmungen aus EITF 01-8 seit dem 1. Juli 2003 an. Die Einführung von EITF 01-8 hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

2. Potentielle »Variable Interest Entities«

Wie in Anmerkung 1 beschrieben, wird DaimlerChrysler die Vorschriften des FIN 46 auf potentielle »Variable Interest Entities«, die vor dem 1. Februar 2003 gegründet wurden, zum 31. Dezember 2003 anwenden. Ein eventuell entstehender Effekt aus der Erstanwendung von FIN 46 auf diese Unternehmen würde im Rahmen der Erstellung des Konzernjahresabschlusses zum 31. Dezember 2003 in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als kumulativer Effekt aus der Änderung von Bilanzierungsvorschriften berücksichtigt werden. Die Anwendung der Vorschriften des FIN 46 auf potentielle »Variable Interest Entities«, die vor dem 1. Februar 2003 gegründet wurden, wird voraussichtlich die im Folgenden beschriebenen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben:

Leasing-Vereinbarungen

DaimlerChrysler identifizierte mehrere Leasingstrukturen, die in der Vergangenheit außerhalb der Bilanz geführt wurden und künftig nach FIN 46 zu konsolidieren sind. Bei diesen Off-Balance-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. DaimlerChrysler wird mehrere solcher »Variable Interest Entities« mit Wirkung zum 31. Dezember 2003 konsolidieren. Die Summe der Aktiva und Passiva dieser zu konsolidierenden Gesellschaften beträgt rund € 500 Mio. Die Aktiva dienen im Allgemeinen als dingliche Sicherheit für das langfristige Fremdkapital dieser Gesellschaften; dieser Betrag stellt auch das maximal aus diesen »Variable Interest Entities« resultierende Verlustrisiko für den

DaimlerChrysler AG**Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)**

Konzern dar. Die Gläubiger dieser Gesellschaften haben, außer im Falle der vom Konzern ausgelegten Garantien, keinen Rückgriff auf das Konzernvermögen.

Vereinbarungen mit Bankfonds

DaimlerChrysler verkauft im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit Forderungen aus dem Automobilgeschäft an Bankfonds, die solche Forderungen von mehreren einzelnen Verkäufern übernehmen. Diese Bankfonds stellen »Variable Interest Entities« dar. Die Finanzierung eines Bankfonds wird in der Regel durch die Ausgabe von Asset-Backed-Securities sichergestellt, die durch das Vermögen der Gesellschaft besichert sind. Im Allgemeinen betreibt DaimlerChrysler für diese verkauften Forderungen das Servicing. DaimlerChrysler behält auch Rechte an den an Bankfonds 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 Bankfonds veräußerten Forderungen und der entsprechenden zurückbehaltenen Rechte beläuft sich zum 30. September 2003 auf rund € 5,4 Mrd. bzw. € 1,0 Mrd. Dies entspricht auch dem maximal aus diesen Verbindungen resultierenden Verlustrisiko für den Konzern.

Signifikante Anteile an assoziierten Gesellschaften

Wie ausführlich in Anmerkung 4 des Konzernjahresabschlusses 2002 beschrieben, beteiligte sich DaimlerChrysler im Oktober 2000 an der Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) und erhöhte seinen Anteil an MMC im Juni 2001. DaimlerChrysler ist zur Zeit der größte Anteilseigner von MMC. MMC ist ein weltweit operierendes Unternehmen mit Sitz in Japan, dessen Tätigkeit sich primär auf die Entwicklung, das Design, die Herstellung, den Kauf und Verkauf, den Import und weitere Transaktionen (inklusive Finanzierung) für Personenkraftwagen und Busse sowie Zubehör und Ersatzteile für diese Fahrzeuge erstreckt. Rund 30% der ausgegebenen Aktien werden an Wertpapiermärkten öffentlich gehandelt. In der Anmerkung 3 zum Konzernjahresabschluss 2002 sind für MMC zusammengefasste Finanzinformationen nach US-GAAP per 31. Dezember 2002 und 31. Dezember 2001 enthalten. Die Verbindungen von DaimlerChrysler zu MMC bestehen aus dem 37%-Anteil am Eigenkapital von MMC, der gegenwärtig im Konzernabschluss at equity einbezogen wird, der beidseitigen Beteiligung an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Company (»MFTBC«), weiteren Anteilen an verschiedenen Joint Ventures und ähnlichen Vereinbarungen sowie Vereinbarungen zur gemeinsamen Nutzung von Technologien. Nach Ansicht von DaimlerChrysler ist das aus diesen Verbindungen zu MMC

resultierende Verlustrisiko zwar nicht unbegrenzt; es könnte aber den Beteiligungsbuchwert in Höhe von € 1,1 Mrd. per 30. September 2003 übersteigen. DaimlerChrysler prüft derzeit die Auswirkungen von FIN 46 auf die bilanzielle Behandlung seiner Anteile an MMC.

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 30. September 2003 betragen die Bilanzsumme von dAF € 2,9 Mrd., die Finanzverbindlichkeiten € 2,0 Mrd., die gesamten Verbindlichkeiten € 2,8 Mrd. und das Eigenkapital € 0,1 Mrd. Die Umsatzerlöse von dAF beliefen sich im dritten Quartal 2003 auf € 0,1 Mrd. Die Verbindungen von DaimlerChrysler zu dAF bestehen im Wesentlichen aus der Kapitalbeteiligung, die im Konzernabschluss at equity einbezogen wird, 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 30. September 2003 insgesamt € 0,6 Mrd. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkungen von FIN 46 auf die bilanzielle Behandlung seiner Anteile an dAF.

DaimlerChrysler, die Deutsche Telekom AG (»Deutsche Telekom«) und die Compagnie Financiere et Industrielle des Autoroutes S.A. (»Cofiroute«) (einzeln die »Partner«, insgesamt das »Konsortium«) haben im September 2002 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). Die Entwicklung und der Betrieb des Mauterhebungssystems wird durch das gemeinsame Joint Venture Toll Collect GmbH (»Toll Collect«), an dem DaimlerChrysler 45% der Anteile hält, durchgeführt. Die Deutsche Telekom hält ebenfalls 45% der Anteile an dem Konsortium; auf Cofiroute entfallen die verbleibenden 10%. Zum 30. September 2003 belief sich die Bilanzsumme von Toll Collect auf € 0,6 Mrd., die Finanzverbindlichkeiten betragen € 0,5 Mrd., die gesamten Verbindlichkeiten € 0,6 Mrd. und das Eigenkapital € 7 Mio. Die Verbindungen von DaimlerChrysler zu Toll Collect bestehen aus der Kapitalbeteiligung an Toll Collect, die im DaimlerChrysler-Konzernabschluss at equity einbezogen wird, Forderungen, die aus Kostenübernahmen resultieren und verschiedenen Garantien. Nach Auffassung von DaimlerChrysler könnte das maximale Verlustrisiko aus der Verbindung zu Toll Collect den Buchwert der Beteiligung und die Forderungen aus Kostenübernahme übersteigen (Gesamtbetrag per 30. September

DaimlerChrysler AG**Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)**

2003: € 121 Mio.), da weitere Risiken durch Garantien, die zugunsten von Toll Collect ausgegebenen wurden, zu berücksichtigen sind (vergleiche Anmerkung 17). DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkungen von FIN 46 auf die bilanzielle Behandlung seiner Anteile an Toll Collect, erwartet aber nicht, dass Toll Collect per 31. Dezember 2003 zu konsolidieren ist.

Weitere signifikante variable Anteile an Finanzanlagen, Händlern, Lieferanten und Dienstleistern

DaimlerChrysler hält Eigenkapitalanteile oder andere variable Anteile an Gesellschaften, die vor dem 1. Februar 2003 gegründet wurden. Darunter fallen Anteile, die vollkonsolidiert, at equity oder at cost in den Konzernabschluss einbezogen werden, Händler, Lieferanten und Dienstleister. Gesellschaften, an denen DaimlerChrysler keine Stimmrechte besitzt, was für die meisten Händler, Lieferanten oder Dienstleister zutrifft, werden in der Regel nicht in den DaimlerChrysler-Konzernabschluss einbezogen. Nahezu alle dieser Gesellschaften sind eigenständige operative Einheiten und wurden nicht für spezielle oder begrenzte Zwecke geschaffen. Aufgrund der Vielzahl der Gesellschaften und den unterschiedlichen Beziehungen zu diesen Gesellschaften hat DaimlerChrysler seine Untersuchungen, ob diese Gesellschaften gemäß FIN 46 zu konsolidieren bzw. zu entkonsolidieren sind, noch nicht vollständig abgeschlossen.

Die zusätzlichen Verbindlichkeiten, die bei der Konsolidierung bisher nicht konsolidierter Gesellschaften im Rahmen der Anwendung von FIN 46 in der Konzernbilanz auszuweisen wären, stellen, mit Ausnahme der vom Konzern ausgegebenen Garantien, keine zusätzlichen Ansprüche auf die allgemeinen Vermögensgegenstände des Konzerns dar. Solche Verbindlichkeiten würden vielmehr Ansprüche gegen ebenfalls im Rahmen der Konsolidierung zu aktivierende Vermögensgegenstände darstellen. Umgekehrt können zusätzliche Vermögensgegenstände, die bei der Konsolidierung bisher nicht konsolidierter Gesellschaften im Rahmen der Anwendung von FIN 46 in der Konzernbilanz auszuweisen wären, nicht zur Befriedigung von Ansprüchen gegen die sonstigen Vermögensgegenstände des Konzerns herangezogen werden.

Assoziierte Unternehmen, die von DaimlerChrysler nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden, unterliegen ebenfalls den Anforderungen von FIN 46. Diese Gesellschaften prüfen zur Zeit, ob sie wesentlicher Nutznießer von »Variable Interest Entities« sind, die vor dem 1. Februar 2003 geschaffen wurden und daher per 31. Dezember 2003 zu konsolidieren wären. 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 eventu-

ell entstehender Effekt aus der Erstanwendung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im ersten Quartal 2004 zu berücksichtigen sein. Ein eventuell entstehender Effekt aus der Erstanwendung von FIN 46 auf die Gewinne und Verluste von assoziierten Unternehmen, die von DaimlerChrysler nicht mit dreimonatiger Verzögerung in den Konzernabschluss einbezogen werden, wäre im Rahmen der Erstellung des Konzernjahresabschlusses zum 31. Dezember 2003 zu berücksichtigen.

3. 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 sehen den Abbau von Arbeitsplätzen sowie den Abbau von Überkapazitäten vor. Der Arbeitsplatzabbau betrifft sowohl gewerkschaftlich organisierte als auch nicht organisierte Arbeiter und Angestellte. Zum Abbau von Überkapazitäten legt die Chrysler Group bestimmte Produktionsstätten still, schließt oder veräußert sie. An einigen Standorten werden Produktionsschichten gestrichen und die Geschwindigkeit der Produktionsbänder vermindert, sowie das Produktionsvolumen von Komponenten, Pressteilen und Antriebseinheiten angepasst.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im Jahr 2001 betragen € 3.064 Mio. (€ 1.934 Mio. nach Steuern) und betrafen Maßnahmen zum Personalabbau (€ 1.374 Mio.), außerplanmäßige Abschreibungen (€ 984 Mio.) sowie sonstige Aufwendungen (€ 706 Mio.).

Die Aufwendungen für den Turnaround-Plan in den ersten neun Monaten des Jahres 2002 betragen € 694 Mio. (€ 447 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 689 Mio. und € 5 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese Aufwendungen beinhalteten 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 Aufwendungen für den Turnaround-Plan in den ersten neun Monaten des Jahres 2003 betragen € 42 Mio. (€ 21 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 30 Mio. und € 11 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese zusätzlichen Aufwendungen

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

aus dem Turnaround-Plan entstanden aufgrund von Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen und durch die Stilllegung von Produktionsstätten.

Die Aufwendungen für den Turnaround-Plan vor Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	Personal- abbau	Außer- planmäßige Abschrei- bungen	Sonstige Aufwen- dungen	Gesamt
Rückstellungen per 1. Januar 2002	506	-	510	1.016
Zusätzliche Aufwendungen	353	267	87	707
Anpassungen	(6)	17	(30)	(19)
Aufwendungen, gesamt	347	284	57	688
Zahlungen	(133)	-	(123)	(256)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	(284)	-	(284)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(48)	-	-	(48)
Wechselkurseffekte	(70)	-	(49)	(119)
Rückstellung per 30. Juni 2002	602	-	395	997
Zusätzliche Aufwendungen	-	-	12	12
Anpassungen	(17)	-	11	(6)
Aufwendungen, gesamt	(17)	-	23	6
Zahlungen	(98)	-	(40)	(138)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	-	(1)	(1)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(50)	-	-	(50)
Wechselkurseffekte	1	-	(2)	(1)
Rückstellung per 30. September 2002	438	-	375	813
Zusätzliche Aufwendungen	-	2	-	2
Anpassungen	(18)	13	3	(2)
Aufwendungen, gesamt	(18)	15	3	-
Zahlungen	(66)	-	(52)	(118)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	(15)	(5)	(20)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(54)	-	-	(54)
Wechselkurseffekte	(20)	-	(16)	(36)
Rückstellung per 31. Dezember 2002	280	-	305	585
Zusätzliche Aufwendungen	26	-	-	26
Anpassungen	5	-	(26)	(21)
Aufwendungen, gesamt	31	-	(26)	5
Zahlungen	(73)	-	(99)	(172)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	-	(2)	(2)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(47)	-	-	(47)
Wechselkurseffekte	(12)	-	(18)	(30)
Rückstellung per 30. Juni 2003	179	-	160	339

Angaben in Mio. €	Personal- abbau	Außer- planmäßige Abschrei- bungen	Sonstige Aufwen- dungen	Gesamt
Zusätzliche Aufwendungen	23	-	12	35
Anpassungen	1	-	1	2
Aufwendungen, gesamt	24	-	13	37
Zahlungen	(34)	-	(12)	(46)
Wechselkurseffekte	(2)	-	(6)	(8)
Rückstellung per 30. September 2003	167	-	155	322

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Verminderung des Personals in den ersten neun Monaten der Jahre 2003 und 2002 betreffen Abfindungen (2003: € 74 Mio.; 2002: € 215 Mio.) sowie Programme zur Frühpensionierung (2003 Ertrag durch Anpassung: € (19) Mio.; 2002 Aufwand: € 115 Mio.). Bis zum 30. September 2003 wurden die Programme zur Frühpensionierung von 791 (2002: 1.985) Beschäftigten angenommen. Die jeweiligen Beträge sind auf Grundlage von Einkommen, Alter und geleisteten Dienstjahren berechnet worden. Zusätzlich wurden 304 Beschäftigte in den ersten neun Monaten des Jahres 2003 durch betriebsbedingte Kündigungen freigesetzt (2002: 3.589). Für insgesamt im Rahmen des Turnaround-Plans vorgenommene betriebsbedingte Kündigungen sind in den ersten neun Monaten des Jahres 2003 Abfindungszahlungen in Höhe von € 12 Mio. (2002: € 151 Mio.) geleistet worden, die entsprechend die Rückstellung vermindert haben. Die wertmäßige Veränderung bei den Versorgungsplänen betreffen die Aufwendungen für einzelne Programme zur Frühpensionierung sowie die versicherungsmathematisch ermittelten Kürzungen der Dienstzeitaufwendungen, die bei den Pensionsplänen sowie bei den Plänen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen berücksichtigt wurden.

Als Konsequenz aus der beabsichtigten vorübergehenden Stilllegung, Schließung 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 in den ersten neun Monaten des Jahres 2002 eine außerplanmäßige Abschreibung von € 284 Mio. vor. Der Abschreibungsbeitrag stellt den Betrag dar, um den die Buchwerte der Sachanlagen die jeweiligen Zeitwerte überstiegen. Die Zeitwerte der Sachanlagen wurden durch Gutachten Dritter oder durch Marktuntersuchungen der Chrysler Group ermittelt.

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

DaimlerChrysler AG**Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)**

Die Chrysler Group veräußerte am 1. Mai 2002 die Produktionsstätte »Dayton Thermal Products« an ein Joint Venture mit Behr America Inc., an dem die Chrysler Group einen Minderheitsanteil über einen Zeitraum von zwei Jahren halten 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.

In den verbleibenden drei Monaten des Jahres 2003 können möglicherweise weitere Aufwendungen, insbesondere infolge von Veräußerungen ausgewählter Anlagegüter durch die Chrysler Group, entstehen. Die Chrysler Group erwartet im Jahr 2003 Zahlungen in Höhe von \$ 0,4 Mrd. für bereits aufwandswirksam berücksichtigte Maßnahmen.

4. Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS

Am 30. September 2003 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. Die Vorschriften nach US-GAAP und der SEC verlangen eine ergebniswirksame Abschreibung auf den Börsenwert, sofern der vorliegende Unterschiedsbetrag als nicht nur vorübergehend einzustufen ist. Zum 30. September 2003 lag der Börsenwert der EADS bereits über einen längeren Zeitraum wesentlich unter dem Buchwert, so dass in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung eine Abschreibung in Höhe des Unterschiedsbetrages von € 1,96 Mrd. vorgenommen werden musste.

5. Anpassungen aus Erstanwendungen

Geschäftswerte und andere immaterielle Vermögensgegenstände. Zum 1. Januar 2002 hat DaimlerChrysler die Vorschriften des SFAS 142 erstmalig angewandt. Die außerordentlichen Aufwendungen aus der Erstanwendung in Höhe von € 159 Mio. (€ 0,16 je Aktie) wurden nach dem Abschluss der erforderlichen Bewertungen im Dezember des Jahres 2002 berücksichtigt. Da diese außerordentlichen Aufwendungen den Geschäftswerten zum 1. Januar 2002 zuzuordnen sind, wurden die Aufwendungen rückwirkend im ersten Quartal des Jahres 2002 ausgewiesen.

6. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

DaimlerChrysler hat im vierten Quartal des Jahres 2002 einen Vertrag über den Verkauf einer Mehrheitsbeteiligung von 51% an VM Motori S.p.A., eine 100%-Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, abgeschlossen. Diese Transaktion war zum 30. September 2003 noch nicht abgeschlossen. In der Konzernbilanz sind € 109 Mio. Vermögensgegenstände und € 91 Mio. Verbindlichkeiten in der Kategorie »zur Veräußerung bestimmt« ausgewiesen. Nach Abschluss der Veräußerung wird DaimlerChrysler die verbleibenden 49% an VM Motori S.p.A. nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbeziehen.

Am 14. März 2003 erwarb DaimlerChrysler von der Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) einen Minderheitsanteil in Höhe von 43% an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»MFTBC«) zu einem Kaufpreis von rund € 710 Mio. in bar, wovon € 674 Mio. im ersten Quartal des Jahres 2003 bezahlt wurden. Der Kaufpreis kann noch nachträglichen Anpassungen unterliegen, die in einer Vereinbarung zwischen DaimlerChrysler und MMC festgelegt wurden. Aufgrund von günstigen Euro/Yen-Wechselkursveränderungen seit der Bekanntgabe des Erwerbs wird mit einem Kaufpreis in Höhe von rund € 50 Mio. unter der ursprünglich eingeplanten Investitionssumme von € 760 Mio. gerechnet. Aus dem Erwerb resultiert gegenwärtig ein vorläufig ermittelter Geschäftswert (investor level goodwill) von rund € 30 Mio. (vgl. Anmerkung 7). DaimlerChrysler bilanziert seine Beteiligung an MFTBC entsprechend der Equity-Methode und bezieht diese, da die Abschlüsse nach US-GAAP von MFTBC nicht zeitgerecht vorliegen, mit einem dreimonatigen Verzug in den Konzernabschluss ein. Die anteiligen Ergebnisse der Beteiligung werden ab dem 1. April 2003 dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet. Ebenfalls am 14. März 2003 haben 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 € 245 Mio. in bar von MMC erworben. Die Höhe dieses Kaufpreises kann ebenfalls nachträglichen Anpassungen unterliegen. Nach Abschluss dieser Transaktionen behält MMC einen Minderheitsanteil von 42% an MFTBC.

Im Dezember 2002 hat DaimlerChrysler seine Option zum Erwerb von 50% des Nutzfahrzeuggeschäfts von Hyundai Motor Company (HMC) zu einem Kaufpreis von rund € 400 Mio. in bar ausgeübt. Ursprünglich erwartete DaimlerChrysler den Abschluss der Transaktion bis Ende Februar 2003. Aufgrund anhaltender Verhandlungen zwischen HMC und den Gewerkschaften geht DaimlerChrysler nun davon aus, die Transaktion zum Ende des Jahres 2003 zu den ursprünglichen Bedingungen abzuschließen.

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

7. Geschäftswerte

Von den Zugängen bei den Geschäftswerten entfielen in den ersten neun Monaten des Jahres 2003 € 53 Mio. auf Erwerbe europäischer Händlerbetriebe und € 16 Mio. auf weitere Erwerbe, die sowohl einzeln, als auch in Summe betrachtet, geringeren Umfangs waren. Die restlichen Buchwertveränderungen bei den Geschäftswerten beruhten vorwiegend auf Wechselkursveränderungen.

Die Geschäftswerte zum 30. September 2003 betreffen die Segmente Mercedes Car Group (€ 143 Mio.), Chrysler Group (€ 1.049 Mio.), Nutzfahrzeuge (€ 670 Mio.), Dienstleistungen (€ 59 Mio.) und Übrige Aktivitäten (€ 54 Mio.).

Im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Beteiligungen nach der Equity-Methode waren bei DaimlerChrysler zum 30. September 2003 Geschäftswerte in Höhe von € 572 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 von vorübergehender Natur ist. In diesen Firmenwerten ist gegenwärtig ein Betrag von € 30 Mio. im Zusammenhang mit dem Erwerb von 43% der Anteile an MFTBC enthalten (vgl. auch Anmerkung 6). Zum 30. September 2003 war die Ermittlung der Zeitwerte für bestimmte immaterielle Vermögensgegenstände der MFTBC noch nicht abgeschlossen, so dass die gegenwärtige Aufteilung des Kaufpreises nur als vorläufig zu betrachten ist. Der als »investor level goodwill« ausgewiesene Firmenwert von € 30 Mio. stellt derzeit in voller Höhe den Anteil dar, um den der Kaufpreis das erworbene Nettovermögen der MFTBC übersteigt. Im Rahmen von möglichen Anpassungen der Zeitwerte von bestimmten immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen sowie darauf entfallender Steuerlatenzen, die sich bis zum Abschluss des Bewertungsvorganges ergeben können, kann dieser Betrag noch Anpassungen unterliegen. DaimlerChrysler geht jedoch davon aus, dass mögliche Zeitwertanpassungen keinen wesentlichen Einfluss auf das Konzernergebnis haben werden.

8. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Die Sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten:

Angaben in Mio. €	30. Sept. 2003	31. Dez. 2002
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.087	1.036
Kumulierte Abschreibungen	(709)	(634)
Buchwert	378	402
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	2.254	2.453
	2.632	2.855

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden »Sonstigen immateriellen Anlagewerte« betreffen vorwiegend Software. In den ersten neun Monaten des Jahres 2003 waren Zugänge in Höhe von € 130 Mio. zu verzeichnen, die überwiegend aus Software bestanden. Die gesamten Abschreibungen betrugen in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2003 € 124 Mio., davon entfallen auf das dritte Quartal € 54 Mio. (2002: € 120 Mio. und € 38 Mio.).

Bezogen auf die Buchwerte der »Sonstigen immateriellen Anlagewerte« zum 30. September 2003 beträgt der geschätzte Abschreibungsaufwand im restlichen Jahr 2003 € 37 Mio., im Jahr 2004 € 115 Mio., im Jahr 2005 € 74 Mio., im Jahr 2006 € 39 Mio., im Jahr 2007 € 24 Mio. und im Jahr 2008 € 14 Mio.

Die Sonstigen immateriellen Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, stehen insbesondere im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen.

9. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	30. Sept. 2003	31. Dez. 2002
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.934	1.900
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.019	2.693
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	12.162	11.567
Geleistete Anzahlungen	72	63
	17.187	16.223
Erhaltene Anzahlungen	(633)	(581)
	16.554	15.642

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

10. Zahlungsmittel

Zum 30. September 2003 beinhalten die Zahlungsmittel Guthaben mit einer Fristigkeit von mehr als drei Monaten in einer Höhe von € 46 Mio. (31. Dezember 2002: € 30 Mio.).

11. Eigenkapital

In den ersten neun Monaten des Jahres 2003 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 1,0 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien zu einem Kaufpreis von € 28,3 Mio. erworben, die zu einem Veräußerungserlös in Höhe von € 28,2 Mio. an Mitarbeiter ausgegeben wurden.

Nach dem deutschen Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden nach dem im Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG ausgewiesenen Bilanzgewinn gemäß deutschem Handelsrecht. Die DaimlerChrysler AG hat für das Geschäftsjahr 2002 € 1.519 Mio. Dividende (€ 1,50 pro Aktie) an die Aktionäre ausgeschüttet. Die Dividende wurde am 10. April 2003 an jene Aktionäre ausgezahlt, die am 9. April 2003 Aktieninhaber waren.

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.

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 Inzahlungsgabe € 42,67 bzw. bei Zahlung in Geld € 44,49. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2003 wurden durch Ausübung von Optionsrechten 20.698 neue DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben. Die Rückzahlung des noch ausstehenden Anleihevolumens erfolgte am 5. Juli 2003.

Das gesamte Comprehensive Income (Loss) des Konzerns beträgt für das dritte Quartal des Jahres 2003 € (1.542) Mio. (2002: € 1.225 Mio.).

12. Aktienorientierte Vergütung

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.

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.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2003 hat der Konzern 20,5 Millionen Optionen zu einem Referenzpreis von € 28,67 an bezugsberechtigte Mitarbeiter ausgegeben. Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der Stock-Options für die ersten neun Monate des Jahres 2003 dar, die an bezugsberechtigte Mitarbeiter ausgegeben wurden:

in Millionen Stock-Options	Erste neun Monate	
	2003	2002
Bestand am 1. Januar	53,1	33,6
Gewährt	20,5	20,0
Verfallen	(1,5)	(0,2)
Bestand am 30. September	72,1	53,4
Ausübbar am 30. September	23,8	7,6

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

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 für frühere Geschäftsjahre ausgegeben wurden, werden weiterhin nach den Vorschriften von APB 25 sowie zugehöriger Interpretationen bilanziert. DaimlerChrysler hat den Zeitwert der im Jahr 2003 gewährten Stock-Options, der zum Ausgabezeitpunkt der Optionen zu bestimmen ist, mit Hilfe eines modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells unter Berücksichtigung der Ausgabebedingungen ermittelt.

Die im Konzernergebnis für das dritte Quartal und die ersten neun Monate des Jahres 2003 enthaltenen Aufwendungen für aktienorientierte Vergütungsformen sind geringer als sie es bei der Bilanzierung von Zeitwerten für alle Vergütungsformen, die seit dem Inkrafttreten von SFAS 123 gewährt wurden, gewesen wären. Die folgenden Annahmen liegen der Ermittlung des Zeitwerts für die im Jahr 2003 gewährten Stock-Options zugrunde: Durchschnittlich erwartete Dividendenrendite: 5,6%, erwartete Volatilität: 35,0%, risikofreier Anlagezinssatz: 2,9% und erwartete Dauer bis zur Ausübung: 3 Jahre. Der Zeitwert der von DaimlerChrysler im Jahr 2003 gewährten Stock-Options betrug € 123 Mio. (€ 6,00 je Option).

Die folgende Tabelle stellt die Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Ergebnis je Aktie für das dritte Quartal der Geschäftsjahre 2003 und 2002 dar, die sich bei Anwendung von SFAS 123 auf alle ausstehenden und noch nicht ausübenden Optionsrechte ergeben hätten.

Konzernergebnis (in Mill. €)	Drittes Quartal	
	2003	2002
Konzernergebnis	(1.653)	780
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	18	6
Abzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerte basierenden Bilanzierungsmethode (SFAS 123) für alle Vergütungsformen	(35)	(37)
Pro-forma Konzernergebnis	(1.670)	749
Ergebnis je Aktie (in €):		
Ergebnis je Aktie	(1,63)	0,77
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	(1,65)	0,74
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	(1,63)	0,77
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	(1,65)	0,74

Die folgende Tabelle stellt die Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Ergebnis je Aktie für die ersten neun Monate der Geschäftsjahre 2003 und 2002 dar, die sich bei Anwendung von SFAS 123 auf alle ausstehenden und noch nicht ausübenden Optionsrechte ergeben hätten.

Konzernergebnis (in Mill. €)	Erste neun Monate	
	2003	2002
Konzernergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	(956)	4.550
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	44	36
Abzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerte basierenden Bilanzierungsmethode (SFAS 123) für alle Vergütungsformen	(111)	(121)
Pro-forma Konzernergebnis	(1.023)	4.465
Ergebnis je Aktie (in €):		
Ergebnis je Aktie vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	(0,94)	4,52
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	(1,01)	4,44
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	(0,94)	4,50
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	(1,01)	4,42

Das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) für die Berichtszeiträume drittes Quartal und erste neun Monate des Geschäftsjahres 2003 berücksichtigt keine verwässernden Effekte, weil der Konzern ein negatives Konzernergebnis bzw. ein negatives Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142 ausweist.

Für alle ausstehenden und zum 30. September 2003 noch nicht ausübenden Aktienoptionen wird zukünftig ein Aufwand von insgesamt € 150 Mio. (30. September 2002: € 122 Mio.) entstehen.

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

13. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	30. Sept. 2003	31. Dez. 2002
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15.423	15.909
Steuern	3.483	3.621
Sonstige Risiken	24.300	24.092
	43.206	43.622

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von vertraglich vereinbarten Produktgarantien, die üblicherweise die Funktionsfähigkeit eines Produktes oder einer erbrachten Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Darüber hinaus sind in

der Rückstellung für Produktgarantien auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen enthalten. Die Veränderung der Rückstellung für diese Produktgarantien setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	
Stand zum 1. Januar 2003	9.014
Wechselkursveränderungen	(457)
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(3.465)
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die im Jahr 2003 gewährt wurden	3.836
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	(41)
Stand zum 30. September 2003	8.887

14. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das dritte Quartal der Geschäftsjahre 2003 und 2002 wie folgt dar:

Angaben in Mio. €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutz- fahrzeuge	Dienst- leistungen	Übrige Aktivitäten	Eliminie- rungen	Daimler- Chrysler- Konzern
Drittes Quartal 2003							
Außenumsätze	11.848	12.496	6.815	2.913	515	-	34.587
konzerninterne Umsätze	894	-	357	557	65	(1.873)	-
Umsätze Gesamt	12.742	12.496	7.172	3.470	580	(1.873)	34.587
Operating Profit (Loss)	793	147	237	284	(143)	(72)	1.246
Drittes Quartal 2002							
Außenumsätze	11.595	14.250	6.607	3.332	554	-	36.338
konzerninterne Umsätze	665	44	530	560	94	(1.893)	-
Umsätze Gesamt	12.260	14.294	7.137	3.892	648	(1.893)	36.338
Operating Profit	792	305	115	170	207	(50)	1.539

Die Segmentinformationen stellen sich für die ersten neun Monate der Geschäftsjahre 2003 und 2002 wie folgt dar:

Angaben in Mio. €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutz- fahrzeuge	Dienst- leistungen	Übrige Aktivitäten	Eliminie- rungen	Daimler- Chrysler- Konzern
Erste neun Monate 2003							
Außenumsätze	35.968	37.009	19.078	9.069	1.488	-	102.612
konzerninterne Umsätze	2.419	-	1.158	1.517	196	(5.290)	-
Umsätze Gesamt	38.387	37.009	20.236	10.586	1.684	(5.290)	102.612
Operating Profit (Loss)	2.342	(649)	462	1.037	190	(92)	3.290
Erste neun Monate 2002							
Außenumsätze	35.089	46.216	19.275	10.343	1.659	-	112.582
konzerninterne Umsätze	2.174	468	1.367	1.462	237	(5.708)	-
Umsätze Gesamt	37.263	46.684	20.642	11.805	1.896	(5.708)	112.582
Operating Profit	2.290	532	23	2.952	618	(114)	6.301

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

In den ersten drei Monaten des Jahres 2003 haben die Segmente Chrysler Group und Dienstleistungen eine Neuregelung bezüglich der Aufteilung von Restwertrisiken für bestimmte Leasingfahrzeuge getroffen. Diese Regelung sieht vor, dass Risiken, die bereits vor dem Jahr 2001 aufwandswirksam durch die Chrysler Group berücksichtigt wurden, durch das Segment Dienstleistungen übernommen werden. Der nicht zahlungswirksame Effekt dieser Risikoverlagerung führte im ersten Quartal des Jahres 2003 in dem Segment Chrysler Group zu zusätzlichen Umsätzen und zu einer Erhöhung des Operating Profit in Höhe von € 70 Mio. sowie im Segment Dienstleistungen zu zusätzlichen Umsatzkosten und zu einem geringeren Operating Profit in Höhe von € 70 Mio.

Im dritten Quartal des Jahres 2003 haben die Segmente Chrysler Group und Dienstleistungen einen geringeren Ausgleich für Subventionen im Rahmen bestimmter Finanzierungsprogramme 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 und führte bei der Chrysler Group zu einer Reduzierung der Marketingaufwendungen in Höhe von € 0,1 Mrd.; in gleicher Höhe erfolgte im Segment Dienstleistungen eine Reduzierung der Umsatzerlöse. Durch die Anpassung des Subventionsausgleichs ergab sich kein Effekt auf den Operating Profit des Konzerns.

Die Überleitung vom Ergebnis vor Finanzergebnis zum Operating Profit des Konzerns ergibt sich wie folgt:

Angaben in Mio. €	Drittes Quartal		Erste neun Monate	
	2003	2002	2003	2002
Ergebnis vor Finanzergebnis	876	1.444	2.221	3.301
Altersversorgungsaufwand außer Dienstzeitaufwand	225	(56)	673	(213)
Operatives Beteiligungsergebnis	(153)	130	66	488
Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten	-	-	-	2.640
Übriges nicht operatives Ergebnis	298	21	330	85
Operating Profit	1.246	1.539	3.290	6.301

Der Überleitungsposten »übriges nicht operatives Ergebnis« enthält für das dritte Quartal und die ersten neun Monate des Jahres 2003 einen Betrag in Höhe von € 0,3 Mrd., der durch den Vergleich einer Sammelklage bedingt ist, die im Zusammenhang mit dem Unternehmenszusammenschluss von Daimler-Benz und Chrysler zur DaimlerChrysler AG anhängig ist (vgl. Anmerkung 16). DaimlerChrysler verfügt über einschlägigen Versicherungsschutz mit einer Deckungssumme von insgesamt bis zu € 200 Mio. (etwa \$ 220 Mio.) und strebt in dieser Größenordnung eine Erstattung der Vergleichszahlung an. Die Erstattungsleistung wird in der Periode erfolgswirksam berücksichtigt, in der sie gewährt wird.

15. 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 vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142 wie folgt:

Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie	Drittes Quartal		Erste neun Monate	
	2003	2002	2003	2002
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142 – »basic earnings per share«	(1.653)	780	(956)	4.550
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	-	1	-	12
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142 – »diluted earnings per share«	(1.653)	781	(956)	4.562
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings per share«	1.012,8	1.012,8	1.012,7	1.006,9
Verwässerungseffekt durch die Wandel- und Optionsschuldverschreibungen	-	1,2	-	7,0
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings per share«	1.012,8	1.014,0	1.012,7	1.013,9
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142:				
Ergebnis je Aktie (»basic earnings per share«)	(1,63)	0,77	(0,94)	4,52
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings per share«)	(1,63)	0,77	(0,94)	4,50

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

Das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) für die Berichtszeiträume drittes Quartal und erste neun Monate des Geschäftsjahres 2003 berücksichtigt keine verwässernden Effekte aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, weil der Konzern ein negatives Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142 ausweist. Der gewogene Durchschnitt der ausgegebenen Aktien wäre potenziell durch 1,1 Mio. Aktien aus der Ausübung der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen verwässert worden, wenn der Konzern für die Berichtszeiträume drittes Quartal 2003 und die ersten neun Monate 2003 ein positives Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142 gehabt hätte.

Für die dargestellten Berichtszeiträume wurden die im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan 2000 in den Jahren 2000, 2001, 2002 und 2003 gewährten Stock-Options nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) einbezogen, da der Ausübungspreis der Optionen über dem durchschnittlichen Börsenkurs der Aktie in den dargestellten Berichtszeiträumen lag.

16. Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche

Die Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, DaimlerChrysler Services North America LLC (»DCSNA«), wird vor U.S. Bundes- und Staatsgerichten 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 kompensatorischer und Strafschadenersatz sowie Schadenersatz in dreifacher Höhe zuzüglich der Anwaltskosten verlangt. Die Bürgerrechtsabteilung des U.S. Justizministeriums und das Büro der U.S. 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 U.S. Bundes- und Staatenrecht verletzt zu haben. Diese Klage wurde als vorgebliche konsolidierte Sammelklage 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.

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 darüber informiert, dass es die Ermittlungen abgeschlossen hat und keine weiteren Maßnahmen ergreifen wird. In der Klage, die später 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 auch diesbezüglich weiterhin energisch zur Wehr setzen.

Wie bereits zuvor berichtet, hat die Tracinda Corporation im vierten Quartal 2000 beim Bezirksgericht der Vereinigten Staaten für den Bezirk Delaware eine Klage gegen die DaimlerChrysler AG und bestimmte Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands (Herren Kopper, Schrempf 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. Dementsprechend waren zwei Einzelverfahren und eine konsolidierte Sammelklage anhängig. Die Kläger, gegenwärtige oder ehemalige DaimlerChrysler-Aktionäre, warfen 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 weitere Behauptungen, die später vom Gericht zurückgewiesen wurden. Im März 2003 gab das Gericht Herrn Koppers Antrag statt, wegen fehlender gerichtlicher Zuständigkeit sämtliche gegen ihn erhobenen Ansprüche abzuweisen. Im Februar 2003 haben die Beklagten beantragt, über alle in diesen Fällen geltend gemachten Ansprüche aus verschiedenen Gründen - unter anderem wegen Verjährung - im summarischen Verfahren zu entscheiden. Im Juni 2003 lehnte das Gericht den auf die Verjährung gestützten Abweisungsantrag der Beklagten ab und vertagte die Entscheidung in Bezug auf die anderen Gründe. Im August 2003 hat DaimlerChrysler einem Vergleich der konsolidierten Sammelklage zugestimmt. Wenn das Gericht den Vergleich endgültig genehmigt, wird DaimlerChrysler den Sammelklägern \$ 300 Mio. (ungefähr € 275 Mio.) zahlen. Kurz darauf hat DaimlerChrysler mit

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

Glickenhäuser, dem Kläger in einem der beiden Einzelverfahren, ebenfalls einen Vergleich abgeschlossen. Als Folge dieses Vergleichs ist dieses Verfahren endgültig beendet und nicht länger anhängig. DaimlerChrysler ist der Ansicht, dass die Vergleichsabschlüsse keinen Einfluss auf das Tracinda-Verfahren haben, für das gegenwärtig eine Hauptverhandlung im vierten Quartal 2003 vorgesehen ist und in dem noch immer eine Teilentscheidung im summarischen Verfahren aussteht. Tracinda macht Schadensersatzansprüche im Bereich zwischen \$ 856 Mio. und \$ 1,28 Mrd. geltend. DaimlerChrysler weist Tracindas Anschuldigungen sowie die Behauptung, Tracinda habe irgendeinen Schaden erlitten, zurück. DaimlerChrysler ist davon überzeugt, dass alle im Zusammenhang mit der Fusion von 1998 geltend gemachten Ansprüche, einschließlich derer, die im Tracinda-Verfahren vorgebracht werden, keinerlei Grundlage haben, und wird sich in diesem Verfahren weiterhin mit Nachdruck zur Wehr setzen. DaimlerChrysler verfügt über einen einschlägigen Versicherungsschutz mit einer Deckungssumme von insgesamt bis zu € 200 Mio. (etwa \$ 220 Mio.) und strebt in dieser Größenordnung eine Erstattung der Vergleichszahlung an. Die Erstattungsleistung wird in der Periode erfolgswirksam berücksichtigt, in der sie gewährt wird.

Wie von DaimlerChrysler im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2002 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 finanziellen Statusberichte von ERF erhoben. MAN verlangt Schadensersatz 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.

Wie zuvor bereits berichtet, wurden in den ersten drei Monaten des Jahres 2003 vierzig sogenannte Sammelklagen wegen angeblicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht gegen DaimlerChrysler, gegen sechs weitere Kraftfahrzeughersteller, die alle Tochtergesellschaften in den Vereinigten Staaten und Kanada haben, gegen die National Automobile Dealers Associ-

ation und gegen die Canadian Automobile Dealers Association erhoben. Weitere Klagen mit ähnlichen Beschuldigungen wurden im zweiten Quartal des Jahres 2003 eingereicht. Die Gesamtzahl der Klagen beläuft sich damit auf etwa 70. Einige Klagen wurden in verschiedenen Staaten bei Federal Courts (Bundesgerichten) und andere Klagen wurden bei State Courts (einzelstaatlichen Gerichten) eingereicht. Die Kläger behaupten, dass die Beklagten Absprachen getroffen hätten, wonach US-Verbraucher daran gehindert wurden, Kraftfahrzeuge von Händlern in Kanada zu kaufen. Es wird behauptet, dass hierdurch die Preise von Neuwagen in den USA auf einem künstlich hohen Niveau gehalten wurden. Die Klageanträge lauten auf Schadensersatz 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.

17. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Verpflichtungen als Bürge aus der Begebung von Bürgschaften (ohne Produktgarantien) stellen sich wie folgt dar:

Angaben in Mio. €	Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
	30. Sept. 2003	31. Dez. 2002	30. Sept. 2003	31. Dez. 2002
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	2.233	2.119	319	370
Rückkaufverpflichtungen	2.085	2.663	604	724
Leistungsgarantien und Umweltrisiken	838	581	343	370
Sonstige	682	830	236	246
	5.838	6.193	1.502	1.710

Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien an Dritte für die Verbindlichkeiten ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften. Zum 30. September 2003 beliefen sich diese Garantien auf € 49,4 Mrd. In geringem Ausmaß bestehen Haftungsverhältnisse zwischen konsolidierten Tochtergesellschaften. Sämtliche konzerninternen Haftungsverhältnisse werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert und sind somit in der obigen Tabelle nicht 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 6%-Anteil, 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

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

mindestens € 450 Mio., der in Anteilen an der 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.

Wie in Anmerkung 2 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 Betreibervertrag garantieren die Partner gesamtschuldnerisch bis zum 31. August 2004 für 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 der Zahlung von Vertragsstrafen entstehen, die Toll Collect im Falle eines verspäteten Systemstarts zu leisten hätte. Der Systemstart war ursprünglich für den 31. August 2003 vorgesehen, verzögert sich jedoch. Falls das Mauterhebungssystem am 1. Dezember 2003 noch nicht betriebsbereit ist, wird Toll Collect Vertragsstrafen in Höhe von € 250.000 pro Tag bis Ende Februar 2004 und € 500.000 pro Tag danach leisten müssen. Neben diesen Vertragsstrafen sind weitere Vertragsstrafen oder eine verschuldensabhängige Haftung ausgeschlossen.

Darüber hinaus könnten in der Betriebsphase nach Erteilung der vorläufigen Betriebserlaubnis weitere Nachschussverpflichtungen 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 restlichen 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.

Investor Relations

contact

Stuttgart

Telefon 0711 17 92261, 17 95277 oder 17 95256
Telefax 0711 17 94109 oder 17 94075

Diesen Zwischenbericht sowie weitere interessante
Informationen über unser Unternehmen finden
Sie im Internet unter www.daimlerchrysler.com

Finanzkalender 2004

Bilanzpressekonferenz /
Telefonkonferenz für
Analysten und Investoren
19. Februar 2004

Hauptversammlung

07. April 2004
Messe Berlin

Konzeption und Inhalt:

DaimlerChrysler AG
Investor Relations