

DAIMLERCHRYSLER



Commitment to Excellence

Geschäftsbericht 2006

Wichtige Kennzahlen

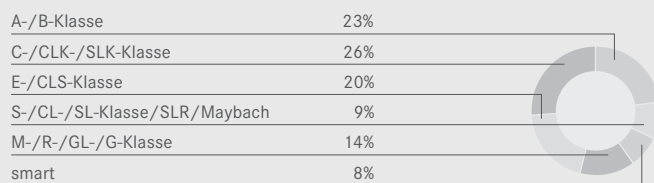
DaimlerChrysler-Konzern				
	2006	2005	2004	06/05
Werte In Millionen €				Veränd. in %
Umsatz	151.589	149.776	142.059	+1
Westeuropa	50.122	47.337	48.845	+6
davon Deutschland	22.198	20.948	22.315	+6
NAFTA	75.347	77.611	73.266	-3
davon USA	63.925	67.015	64.232	-5
Übrige Märkte	26.120	24.828	19.948	+5
Beschäftigte (am Jahresende)	360.385	382.724	384.723	-6
Sachinvestitionen	5.938	6.580	6.386	-10
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	5.331	5.649	5.658	-6
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	14.016	12.353	11.060	+13
Operating Profit	5.517	5.185	5.754	+6
Konzernergebnis	3.227	2.846	2.466	+13
je Aktie (in €)	3,16	2,80	2,43	+13
Dividendensumme	1.542	1.527	1.519	+1
Dividende je Aktie (in €)	1,50	1,50	1,50	0

Geschäftsfelder

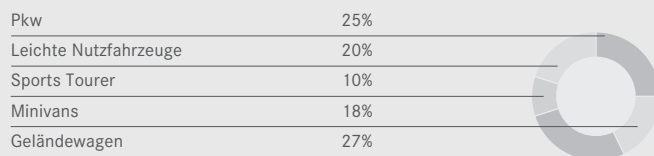
	2006	2005	2004	06/05
Werte in Millionen €				Veränd. in %
Mercedes Car Group				
Operating Profit (Loss)	2.415	(505)	1.666	.
Umsatz	54.579	50.015	49.630	+9
Sachinvestitionen	1.663	1.629	2.343	+2
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	2.176	2.418	2.634	-10
Absatz (Einheiten)	1.251.797	1.216.838	1.226.773	+3
Beschäftigte (31. 12.)	99.343	104.345	105.857	-5
Chrysler Group				
Operating Profit (Loss)	(1.118)	1.534	1.427	.
Umsatz	47.116	50.118	49.498	-6
Sachinvestitionen	2.892	3.083	2.647	-6
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.638	1.710	1.570	-4
Absatz (Einheiten)	2.654.710	2.812.993	2.779.895	-6
Beschäftigte (31. 12.)	80.735	83.130	84.375	-3
Truck Group				
Operating Profit	2.020	1.606	789	+26
Umsatz	31.988	30.368	25.207	+5
Sachinvestitionen	907	966	638	-6
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.023	944	789	+8
Absatz (Einheiten)	536.956	529.499	420.644	+1
Beschäftigte (31. 12.)	83.237	84.254	82.633	-1
Financial Services				
Operating Profit	1.714	1.468	1.250	+17
Umsatz	17.154	15.439	13.939	+11
Neugeschäft	52.981	48.152	50.857	+10
Vertragsvolumen	113.297	117.724	102.399	-4
Sachinvestitionen	29	45	91	-36
Beschäftigte (31. 12.)	10.718	11.129	11.224	-4
Van, Bus, Other				
Operating Profit	913	1.091	1.020	-16
Umsatz	13.439	14.835	13.972	-9
Sachinvestitionen	447	886	680	-50
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	494	577	451	-14
Absatz (Einheiten)	305.001	315.567	304.359	-3
Beschäftigte (31. 12.)	39.400	51.093	52.792	-23

Absatzstruktur

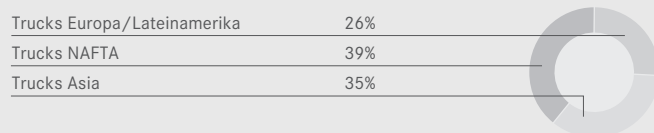
Mercedes Car Group



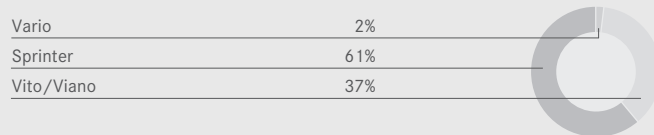
Chrysler Group



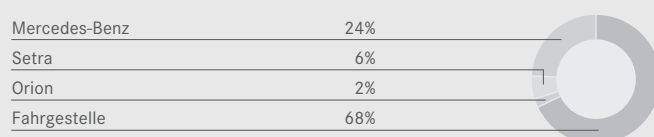
Truck Group



Transporter



Busse



Commitment to Excellence

DaimlerChrysler ist der Spitzenleistung verpflichtet. Wir wollen uns in allem, was wir tun, durch hervorragende Ergebnisse auszeichnen. Dieser Anspruch ist hoch, aber die Erwartungen unserer Kunden sind es auch. Um sie zu erfüllen, geben unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter jeden Tag ihr Bestes. Vier Grundwerte sind dabei maßgeblich: **Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin.** Sie sind das Fundament unseres Handelns – und sie begründen eine Unternehmenskultur, in der wir Spitzenleistung schaffen und leben. Dadurch wollen wir dauerhaft Werte schaffen, und dafür arbeiten wir mit unserer ganzen Kraft und Leidenschaft.



Dieter Zetsche



Rüdiger Grube



Thomas W. LaSorda



Günther Fleig



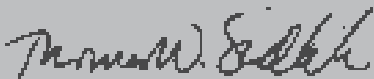
Thomas Weber



Bodo Uebber



Andreas Renschler



Thomas W. Sidlik



Eric R. Ridenour

Unser Portfolio

Mercedes Car Group

Das Produktportfolio der Mercedes Car Group reicht von den Premiumprodukten der Marken Mercedes-Benz, Mercedes-Benz AMG, Mercedes-Benz McLaren und Maybach bis hin zum hochwertigen Kleinwagen smart. Die Mercedes Car Group ist Technologieführer in der Automobilbranche und setzt neue Maßstäbe bei Sicherheit und Komfort.

Chrysler Group

Die Chrysler Group umfasst die Marken Chrysler, Jeep® und Dodge. Die Produktpalette umfasst Personenwagen, Sports Tourer, Minivans, Geländewagen und leichte Nutzfahrzeuge. Chrysler begeistert durch richtungsweisende Concept Cars und die mutige Umsetzung auf Serienmodelle. Die Marke Jeep® verfügt heute über ein umfassendes Produktportfolio. Die Käufer der Marke Dodge schätzen vor allem den Stil, die Leistung und den hohen Nutzwert der Fahrzeuge.

Truck Group

Als führender Hersteller von Lkw entwickelt und fertigt die Truck Group in einem weltweiten Verbund Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Thomas Built Buses und Mitsubishi Fuso. Die attraktive Markenvielfalt der Truck Group basiert auf unseren exzellenten und technologisch führenden Produkten, kundennahen Lösungsangeboten und maßgeschneiderten Dienstleistungen.

Transporter

Die Produktpalette unserer Transporter erstreckt sich vom Vito/Viano über den Sprinter bis zum Vario. Die Transporter zeichnen sich durch einen besonders hohen Grad an Variabilität aus, die eine hochgradige Spezialisierung und Anpassung an jeden Kundenwunsch ermöglicht.

Busse

Der Bereich Busse bietet Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion an. DaimlerChrysler ist Weltmarktführer bei Omnibussen über 8 t und verfügt über ein Full-line-Produktportfolio, vom Minibus über Doppeldecker bis hin zu Gelenkzügen. Die amerikanische Stadtbusmarke Orion ist zudem der weltweit führende Hersteller von Hybridbussen.

Financial Services

Das Geschäftsfeld Financial Services bietet mit seinen weltweiten Finanzdienstleistungsmarken Leasing, Finanzierung, Flottenmanagement und Versicherungsprodukte für alle Fahrzeugmarken des Konzerns. Zum Angebot der DaimlerChrysler Bank in Deutschland gehören darüber hinaus Anlageprodukte und Kreditkarten.

MAYBACH



Mercedes-Benz



DODGE



Jeep®



Mercedes-Benz



DaimlerChrysler Bank

Chrysler Financial

Mercedes-Benz Financial

DaimlerChrysler Truck Financial

Inhaltsverzeichnis

02 - 29	30 - 79	80 - 97	98 - 109
Commitment to Excellence	Konzernlagebericht	Geschäftsfelder	Nachhaltigkeit
02 Unser Portfolio	30 Überblick	80 Überblick	98 Überblick
04 Inhaltsverzeichnis	32 Geschäft und Strategie	82 Mercedes Car Group	100 Nachhaltigkeit bei DaimlerChrysler
06 Brief des Vorstandsvorsitzenden	43 Ertragslage	86 Chrysler Group	102 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
10 Mitglieder des Vorstands	56 Finanzlage	90 Truck Group	104 Forschung und Entwicklung
12 Commitment to Excellence	63 Vermögenslage	94 Financial Services	106 Umwelt
24 Wichtige Ereignisse 2006	65 Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	96 Van, Bus, Other	108 Gesellschaftliche Verantwortung
26 Die DaimlerChrysler-Aktie	66 Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2006		
	67 Risikobericht		
	74 Ausblick		

DaimlerChrysler sieht sich in allen Aktivitäten der Spitzenleistung verpflichtet.

In diesem Kapitel finden Sie Grundsätzliches und Exemplarisches aus der Welt von DaimlerChrysler. Eine Bildstrecke zeigt die attraktiven Produkte von DaimlerChrysler und die exzellenten Prozesse, die hinter diesen Produkten stehen.

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

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

DaimlerChrysler umfasst vier Geschäftsfelder.

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

DaimlerChrysler ist dem Leitbild der Nachhaltigkeit verpflichtet.

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

110 - 135

Corporate Governance

- 110 Überblick
- 112 Corporate Governance Bericht
- 118 Compliance bei DaimlerChrysler
- 120 Vergütungsbericht
- 126 Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex
- 128 Bericht des Aufsichtsrats
- 133 Mitglieder des Aufsichtsrats
- 134 Bericht des Prüfungsausschusses

136 - 210

Konzernabschluss

- 136 Überblick
- 138 Erklärung des Vorstands
- 139 Bericht des unabhängigen registrierten Abschlussprüfers
- 140 Konzernabschluss

211 - 218

Weitere Informationen

- 211 Übergang auf International Financial Reporting Standards (IFRS)
- 213 DaimlerChrysler weltweit
- 214 Zehnjahresübersicht
- 216 Glossar
- 217 Stichwortverzeichnis
- 218 Internationale Konzernrepräsentanzen

- Internet/Informationen/Adressen

- Finanzkalender 2007

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

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

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

In diesem Kapitel ist der Konzernabschluss in voller Länge wiedergegeben.

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

Navigationshilfe:
Inhaltsverzeichnis
auf der Klappseite >

Brief des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

für DaimlerChrysler war 2006 ein Geschäftsjahr, das von gegenläufigen Tendenzen geprägt wurde: Auf dem nordamerikanischen Markt führte die drastische Veränderung der Nachfragestruktur zu deutlichen Verlusten bei der Chrysler Group. Die Mercedes Car Group, die Truck Group und die Financial Services entwickelten sich dagegen sehr gut.



Aufgrund des Rückschlags bei der Chrysler Group blieb unser operatives Ergebnis auch auf Konzernebene hinter dem ursprünglich angestrebten Niveau zurück, wengleich das Vorjahresniveau übertroffen werden konnte. Insgesamt haben wir damit die Kosten des eingesetzten Kapitals im vergangenen Jahr nicht ganz verdient. Das ist nicht befriedigend, denn wir wollen dauerhaft deutlich mehr als unsere Kapitalkosten verdienen.

Für die Chrysler Group haben wir einen umfassenden Plan erarbeitet und am 14. Februar vorgestellt. Er besteht aus zwei Hauptelementen: zum einen dem Recovery Plan, einem Maßnahmenpaket, mit dem wir das operative Geschäft

kurzfristig so umgestalten, dass es profitabel ist. Das zweite Element ist ein strategischer Transformationsprozess, der darauf zielt, das Geschäftssystem der Chrysler Group strukturell so zu ändern, dass sie auch unter schwierigen Marktbedingungen nachhaltig profitabel bleibt.

Um das Programm der Chrysler Group zu unterstützen und zu beschleunigen, prüfen wir weitere strategische Optionen mit Partnern, die über Kooperationen auf bestimmten Gebieten hinausgehen.

Gleichzeitig setzen wir bei der Chrysler Group unsere Produktoffensive fort: Nach zehn neuen Modellen 2006, die überwiegend erst in der zweiten Jahreshälfte voll verfügbar waren, folgen 2007 weitere acht – und viele davon entsprechen der gestiegenen Nachfrage nach wirtschaftlicheren, schadstoffärmeren Fahrzeugen.

Die Mercedes Car Group ist wieder auf Kurs und setzte im Berichtsjahr mehr Fahrzeuge ab als je zuvor. Ob CL-, GL- oder E-Klasse – die neuen Modelle lassen die Augen der Kunden leuchten. Und mit der neuen C-Klasse und dem smart fortwo legen wir im Frühjahr 2007 nach. Hinzu kommt, dass wir dank unseres CORE-Programms die Qualität spürbar verbessert, die Kosten deutlich gesenkt und die Produktivität um zehn Prozent gesteigert haben.

Auch das Profil der Marke Mercedes-Benz haben wir geschärft: Auf der Basis unserer Tradition betonen wir vor allem die »Wertschätzung«, die ein Mercedes-Kunde erfahren soll, wann immer er uns und unseren Produkten begegnet.

Alles zusammen – effizientere Prozesse, erstklassige Produkte und eine nochmals gestärkte Marke – hat uns 2006 in die Lage versetzt, dem für Mercedes schwierigen Vorjahr ein deutlich besseres Jahr folgen zu lassen. Der Stern beginnt wieder zu strahlen!

Das war nur durch harte Arbeit und teilweise schmerzliche Einschnitte möglich. Aber der Erfolg gibt uns Recht. Und er treibt uns an, noch besser zu werden.

Auch beim Rekordergebnis der Truck Group haben hervorragende Produkte und ein erfolgreiches Programm zur Effizienzsteigerung zusammengewirkt: Durch innovative Technologien wie Active Brake Assist oder BLUETEC unterstreichen wir unsere führende Stellung bei Schlüsselthemen wie Sicherheit und Umweltschutz. Mit dem neuen hybridgetriebenen Fuso Canter haben wir den saubersten Leicht-Lkw der Welt auf den Markt gebracht.

Gleichzeitig macht die Truck Group gute Fortschritte bei der markenübergreifenden Harmonisierung von Prozessen und Komponenten. Das ermöglicht deutliche Synergieeffekte – von der Entwicklung bis zur Produktion. Insgesamt haben wir damit wichtige Voraussetzungen geschaffen, um im zyklischen Nutzfahrzeug-Markt nachhaltig erfolgreich zu sein. Das laufende Jahr – mit voraussichtlich zweistelligen Marktrückgängen in den USA und Japan – wird zeigen, wie stark unsere Maßnahmen bereits greifen.

Bei Bussen sind wir unverändert Weltmarktführer; bei Transportern haben wir unsere starke Marktposition behauptet.

DaimlerChrysler Financial Services konnte nahtlos an die erfreuliche Entwicklung der letzten Jahre anknüpfen und beim Ergebnis zum fünften Mal in Folge zulegen. Erneute Effizienzsteigerungen haben hier die dämpfende Wirkung steigender Zinsen mehr als ausgeglichen.

Insgesamt sind wir auf dem Weg zu effizienteren Strukturen konzernweit gut vorangekommen. Mit dem neuen Managementmodell werden wir auch in der Verwaltung durchgängige Prozesse etablieren. Sie entlasten die operativen Einheiten, machen sie schneller und effizienter und bringen die Verwaltungsbereiche auf Benchmarkniveau in der Automobilindustrie.

Das Ausmaß an Veränderungen im Jahr 2006 war ausgesprochen hoch. Dazu gab und gibt es keine Alternative. Dabei ist uns bewusst, dass wir unseren Teams viel abverlangen. Für ihr Engagement möchte ich unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Namen des Vorstands ausdrücklich danken. Ohne ihr fachliches Können und ihren persönlichen Einsatz geht es nicht.

Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin – das sind die vier Grundwerte, die für uns maßgeblich sind. Sie schaffen einen verbindlichen Orientierungsrahmen, durch den wir sicherstellen wollen, dass unser Handeln höchsten ethischen Standards entspricht.

Das bedeutet, dass wir das Thema Compliance in unserer Unternehmenskultur fest verankern. Es bedeutet aber auch, dass wir uns mit ganzer Kraft dafür einsetzen, Mobilität und Klimaschutz nachhaltig in Einklang zu bringen. Wir nehmen unseren Beitrag zur Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen sehr ernst. Deshalb arbeiten wir intensiv an zukunftsfähigen Lösungen für die weitere Senkung von Verbrauch und Schadstoffemissionen unserer Fahrzeuge.

Als globales Unternehmen wissen wir außerdem um unsere Mitverantwortung für die Gesellschaft als Ganzes – und wir bekennen uns ausdrücklich dazu. Nur wenn wir wirtschaftlichen Erfolg, soziale Belange und wirksamen Umweltschutz in Einklang bringen, werden wir auf Dauer exzellente Ergebnisse erzielen. Eben diesem Ziel dient unser Einsatz für Spitzenleistung: unser Commitment to Excellence. Der Geschäftsbericht 2006 steht deshalb unter diesem Motto.

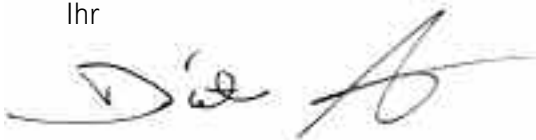
Wir schulden diese Spitzenleistung unserer einzigartigen Tradition.

Wir schulden sie unseren Kunden.

Und wir schulden sie Ihnen, unseren Aktionärinnen und Aktionären.

DaimlerChrysler setzt alles daran, der Verpflichtung zu Spitzenleistung gerecht zu werden – und ich bitte Sie herzlich, uns auf diesem Weg zu begleiten.

Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Die A', with a long horizontal stroke extending to the left.

Dieter Zetsche



Mitglieder des Vorstands

Günther Fleig | 58
Personal & Arbeitsdirektor
Bestellung bis 2009

Thomas Weber | 52
Konzernforschung & Entwicklung
Mercedes Car Group
Bestellung bis 2010

Eric R. Ridenour | 48
Chief Operating Officer (COO)
Chrysler Group
Bestellung bis 2008

Thomas W. LaSorda | 52
Chrysler Group
Bestellung bis 2012



Dieter Zetsche | 53
Vorsitzender des Vorstandes,
Leiter Mercedes Car Group
Bestellung bis 2010

Bodo Uebber | 47
Finanzen & Controlling,
Financial Services
Bestellung bis 2011

Andreas Renschler | 48
Truck Group
Bestellung bis 2010

Rüdiger Grube | 55
Konzernentwicklung
Bestellung bis 2010

Thomas W. Sidlik | 57
Weltweiter Einkauf
Bestellung bis 2008





Mehr Komfort.

Mit der neuen Generation der E-Klasse erleben unsere Kunden höchste Fahrkultur, modernste Technik und exzellente Verarbeitungsqualität. Neben ihrem faszinierenden Design, ihrem herausragenden Fahrkomfort und ihren leistungsstarken, sauberen Motoren setzt vor allem ihre Sicherheitsausstattung Maßstäbe. Die neue Generation der E-Klasse bietet mit PRE-SAFE®, Intelligent Light System, NECK-PRO-Kopfstützen sowie adaptivem Bremslicht Innovationen, die in diesem Marktsegment weltweit kein anderes Automobil hat. Diese umfassende Sicherheitsausstattung macht die E-Klasse zum sichersten Auto seiner Klasse. So verwundert es auch nicht, dass die neue Generation der E-Klasse im Oberklassensegment wieder die Führung übernommen hat.



Weniger Kompromisse.

Die neue Generation der E-Klasse steht für höchste Zuverlässigkeit. Um die Qualität auf Mercedes-typischem Niveau zu sichern, absolvierten Bauteile, Komponenten und Fahrzeuge umfangreiche Testprogramme im Computer, auf Prüfständen und auf der Straße. Insgesamt 5,6 Millionen Kilometer fuhren die Mercedes-Benz Entwickler mit Testfahrzeugen der E-Klasse um die Welt. Um die Qualität unserer Produkte weiter zu erhöhen, die Fertigungszeiten zu verkürzen und die Kosten zu senken, arbeiten Planung, Entwicklung, Einkauf, Produktion und Vertrieb Hand in Hand. Diese funktionsübergreifende Zusammenarbeit wird weiter verstärkt – ganz im Sinne unserer Kunden.







Mehr Wert.

Der neue Chrysler Sebring entspricht wie kaum ein anderes Fahrzeug in seinem Segment dem modernen Zeitgeist. Nicht nur sein ausdrucksstarkes Design mit der eleganten Linienführung überzeugt im Markt für Limousinen der Mittelklasse. Auch die moderne Innenausstattung bietet mit maßgeschneiderten Detaillösungen ein Höchstmaß an Qualität und Komfort. Nützliche technische Innovationen machen das Autofahren im Sebring einfacher, sicherer und angenehmer. Damit bringt der Sebring mehr Wert für unsere Kunden.



Weniger Verbrauch.

Durch die Verbindung aus elegantem Design mit exklusiver Ausstattung und hervorragenden Fahrleistungen zielt der Chrysler Sebring konsequent auf ein wachsendes Marktsegment. Niedrige Verbrauchswerte werden für den Kunden zunehmend wichtig, und der neue 2,4-Liter-4-Zylinder-Weltmotor zählt zu den Besten seiner Klasse. Nicht nur mit dem geringeren Verbrauch, sondern auch mit niedrigeren Kosten setzt der Weltmotor, der in fünf Werken rund um den Globus produziert wird, neue Maßstäbe. Auch bei weiteren Modellen der Chrysler Group spart der Weltmotor Benzin und Anschaffungskosten – und sorgt für mehr Wert beim Kunden.



FROM

A08

A09





Mehr Nutzen.

Als weltweit größter Lkw-Hersteller kennt das Geschäftsfeld Truck Group die Märkte und die Herausforderungen seiner Kunden: Lkw müssen als Nutzfahrzeuge letztlich Geld verdienen und sich durch optimale Wirtschaftlichkeit auszeichnen. Voraussetzung dafür sind hervorragende Fahrleistungen, hohe Nutzlasten, geringer Kraftstoffverbrauch, niedrige Wartungskosten, lange Lebensdauer und minimale Standzeiten. Ein Beispiel für den wachsenden Markterfolg unserer Premium Trucks in den USA ist die Marke Western Star.



Weniger Komplexität.

Bei allen Lkw-Marken des Geschäftsfelds Truck Group werden in Zukunft vermehrt gemeinsame Komponenten und Module eingesetzt. So können die Entwicklungs- und Fertigungsaufwendungen gesenkt werden. Ein Beispiel für diese Modularstrategie sind unsere Lkw-Motoren: Bisher werden bei den Lkw der Truck Group acht verschiedene Motorenfamilien verwendet – in Zukunft werden es nur noch drei sein. Den Kunden kann die Truck Group damit weltweit ein leistungsfähiges Portfolio wirtschaftlicher und umweltfreundlicher Motoren anbieten – mit einem Maximum an Vielseitigkeit und einem Minimum an Komplexität.







Mehr finanzieller Spielraum.

Mit unseren Financial Services stellen wir die passenden Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsangebote zur Verfügung, damit unsere Kunden nicht nur ihr Wunschauto fahren können, sondern noch finanziellen Spielraum für die Erfüllung weiterer persönlicher Wünsche haben. Weltweit wird heute schon mehr als jedes dritte Fahrzeug von DaimlerChrysler durch Financial Services finanziert oder verleast.



Weniger Formalitäten.

Unseren Kunden bieten wir ebenso attraktive wie komfortable Finanzdienstleistungen rund um ihr Fahrzeug aus einer Hand an. In die monatliche Leasing- oder Finanzierungsrate integrieren wir auf Wunsch unsere individuellen Servicepakete und Versicherungsleistungen. Durch den Einsatz moderner Informationstechnologie vereinfachen und beschleunigen wir die Antragstellung, Kreditgenehmigung und Vertragsabwicklung. Das spart nicht nur wertvolle Zeit, sondern auch Geld. Und trägt so zur Zufriedenheit unserer Kunden und Händler bei.







Mehr Service.

Durch langjährige Erfahrung kann Mercedes-Benz seinen Kunden nicht nur einen maßgeschneiderten Service, sondern auch die umfangreichste Modellreihe an Transportern bieten. Maßgeschneiderter Service heißt: professionelle Hilfe durch exzellent ausgebildete Fachkräfte und beste Werkstattausstattung. Der rasche, preiswürdige und kompetente Service bringt das Fahrzeug schnell wieder dahin zurück, wo es hingehört: auf die Straße – zur Zufriedenheit der Kunden.

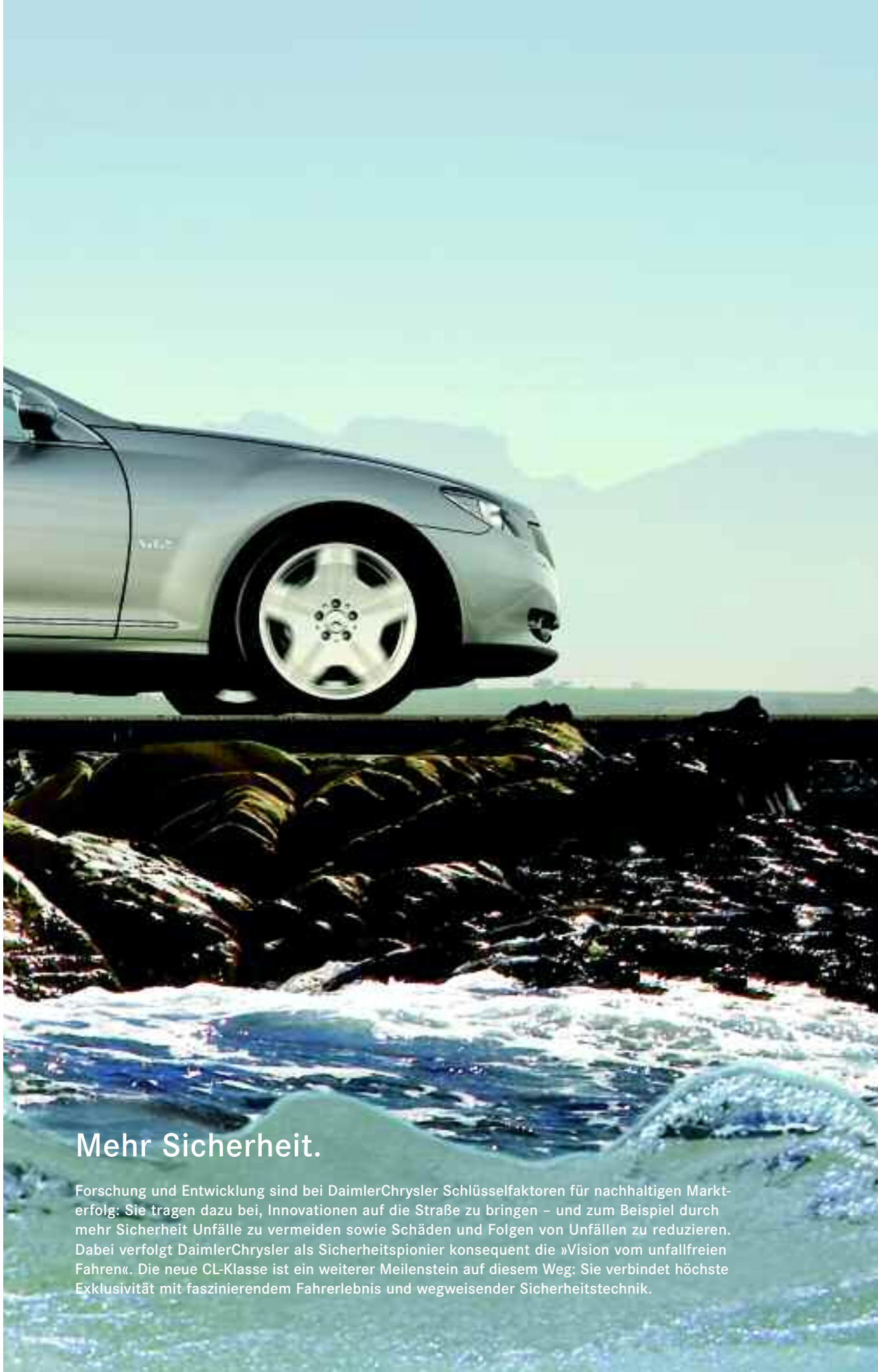


Weniger Stopps.

Je umfassender das Servicepaket ist, desto effizienter lässt sich ein Transporter einsetzen. Mercedes-Benz CharterWay bietet die Möglichkeit, je nach Bedarf Wartung, Reparaturen, Reifen, Ersatzfahrzeuge und vieles mehr in das Servicepaket zu integrieren. Das heißt: professionelle Hilfe durch kompetente Fachkräfte und beste Werkstätten. Mit rund 2.500 Kundendienstbetrieben für Nutzfahrzeuge in ganz Europa ist der Mercedes-Benz Service ganz in der Nähe und rund um die Uhr erreichbar. Für weniger Stopps und maximale Auslastung des Transporters.







Mehr Sicherheit.

Forschung und Entwicklung sind bei DaimlerChrysler Schlüsselfaktoren für nachhaltigen Markterfolg: Sie tragen dazu bei, Innovationen auf die Straße zu bringen – und zum Beispiel durch mehr Sicherheit Unfälle zu vermeiden sowie Schäden und Folgen von Unfällen zu reduzieren. Dabei verfolgt DaimlerChrysler als Sicherheitspionier konsequent die »Vision vom unfallfreien Fahren«. Die neue CL-Klasse ist ein weiterer Meilenstein auf diesem Weg: Sie verbindet höchste Exklusivität mit faszinierendem Fahrerlebnis und wegweisender Sicherheitstechnik.



Weniger Unfälle.

Die Serienausstattung der CL-Klasse umfasst eine Reihe bahnbrechender Sicherheitstechniken aus dem Hause Mercedes-Benz. Drei Beispiele von vielen: Der elektronische Bremsassistent kann den Bremsweg um bis zu 45 Prozent verkürzen. Die PRE-SAFE®-Bremse mit Fern- und Nahbereichs-Radar bremst bei einem drohenden Auffahrunfall automatisch ab. Und das präventive Insassenschutz-System PRE-SAFE® kann unfallträchtige Situationen bereits im Ansatz erkennen und löst Maßnahmen aus, um Insassen sowie Fahrzeug auf einen drohenden Unfall vorzubereiten und zu schützen.



Wichtige Ereignisse 2006



Das neue Mercedes-Benz Museum in Stuttgart-Untertürkheim



Produktion der Mercedes-Benz E-Klasse im neu eröffneten Werk in Peking

Januar

DaimlerChrysler stellt neues Managementmodell vor.

Das Modell ist darauf ausgelegt, das Unternehmen weiter zu integrieren, die operativen Bereiche voll auf die jeweiligen Kernprozesse zu fokussieren und die Zusammenarbeit im Unternehmen zu fördern. Ziel ist eine schlanke Struktur mit optimierten und stabilen Prozessen, die das gesamte Potenzial von DaimlerChrysler freisetzen.

Februar

Start des Financial Services-Geschäfts für Fuso.

Mit der Gründung von Fuso Financial in Japan erweitert Financial Services seine Aktivitäten im Bereich Nutzfahrzeugfinanzierung in Asien. Der neue Bereich unterstützt flächendeckend den Absatz von Lkw und Bussen der Marke Mitsubishi Fuso.

März

Fokussierung auf smart fortwo.

Der Vorstand beschließt ein Maßnahmenpaket, mit dem die Marke smart nachhaltig zukunftssicher und profitabel werden soll. Dazu gehören die Einstellung der Produktion des smart forfour und die Integration von smart in die Mercedes-Benz Organisation. Der neue smart fortwo wird im Jahr 2007 eingeführt.

April

Neuer Sprinter wird in den Markt eingeführt.

Der neue Transporter überzeugt mit zahlreichen technischen Neuerungen. Er verbindet ein ansprechendes Design mit hervorragender Funktionalität und einem Höchstmaß an Sicherheit und Komfort.

DaimlerChrysler will 7,5% der EADS-Anteile abgeben.

Nach der Genehmigung durch den Aufsichtsrat leitet der Vorstand alle erforderlichen Maßnahmen ein, um mit einem Kurssicherungsgeschäft einen Anteil von 7,5% an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) abzugeben. Die Anteile werden im Januar 2007 veräußert.

Mai

Neues Mercedes-Benz Museum eröffnet.

Das neue Museum in Stuttgart-Untertürkheim ist das größte Automobil-Markentemuseum der Welt und setzt architektonische Akzente. Gemeinsam mit dem Mercedes-Benz Center bildet es ein aufsehenerregendes Ensemble, in dem Besucher die Faszination der Marke Mercedes-Benz erleben können.

Juni

Einführung der Marke Dodge in Europa.

Mit einem markanten Design und einer SUV-artigen Linienführung ist der Dodge Caliber das erste Fahrzeug der Marke Dodge auf dem europäischen Markt. Weitere Modelle wie der Dodge Nitro werden im Jahr 2007 folgen.



Vorstellung des neuen Mitsubishi Fuso Canter Eco Hybrid



Der neue smart fortwo

Neue CL-Klasse wird der Öffentlichkeit vorgestellt.

Das neue Luxuscoupé von Mercedes-Benz verbindet höchste Exklusivität und anspruchsvolles Design mit wegweisender Spitzentechnik und perfektem Fahrgefühl.

Juli

Vorstellung des Canter Eco Hybrid.

Der neue leichte Lkw von Mitsubishi Fuso wird von einem Parallel-Hybrid-System mit Turbo-Dieselmotor und nachgeschaltetem Elektromotor angetrieben. Als umweltfreundlichstes Serienfahrzeug seiner Klasse überzeugt der Canter Eco Hybrid durch seine Kraftstoffeffizienz und niedrige Emissionswerte.

Verlust bei der Chrysler Group angekündigt.

In Verbindung mit der Veröffentlichung der Zahlen für das zweite Quartal kündigt DaimlerChrysler an, dass bei der Chrysler Group im dritten Quartal ein Verlust von bis zu 500 Mio. € erwartet wird.

September

DaimlerChrysler reduziert Gewinnerwartung für 2006.

Aufgrund des schwierigen Marktumfelds in den USA wird für die Chrysler Group im dritten Quartal nun ein Verlust von 1,2 Mrd. € und für das Gesamtjahr 2006 von rund 1 Mrd. € erwartet. Als Folge der Neueinschätzung der Ergebnissituation bei der Chrysler Group reduziert DaimlerChrysler seinen Ausblick für den Operating Profit des Konzerns für das Jahr 2006 auf eine Größenordnung von 5 Mrd. €.

Fertigungsstandort in China eröffnet.

DaimlerChrysler eröffnet in Kooperation mit der Beijing Automotive Industry Holding Company (BAIC) ein Produktionswerk in Peking zur Fertigung der Mercedes-Benz E-Klasse und des Chrysler 300C. Geplant ist außerdem die Montage der neuen Mercedes-Benz C-Klasse.

Oktober

Mercedes Car Group und Truck Group berichten Rekordergebnisse.

Die Mercedes Car Group kann den Operating Profit im dritten Quartal auf rund 1 Mrd. € mehr als verdoppeln. Die Truck Group verbessert ihren Operating Profit im dritten Quartal um 57% und erzielt das beste Quartalsergebnis aus dem operativen Geschäft.

E320 BLUETEC in USA eingeführt.

Der Einsatz des modularen Abgas-Reinigungssystems ermöglicht einen um bis zu 30% geringeren Kraftstoffverbrauch als bei vergleichbaren Fahrzeugen mit Ottomotor. Der E320 mit dem BLUETEC-Motor ist der sauberste Diesel-Pkw der Welt und das erste Diesel-Fahrzeug, das die strenge US-Abgasnorm BIN 8 unterschreiten kann.

November

Weltpremiere des neuen smart fortwo.

Auf dem Dach eines Kaufhauses in Stuttgart wird die zweite Generation des smart fortwo vorgestellt. Weiterentwickelte Motoren und eine noch höhere passive Sicherheit kennzeichnen den neuen fortwo.

Die DaimlerChrysler-Aktie

Weiterhin positive Entwicklung der internationalen Aktienmärkte | DaimlerChrysler-Aktie im Jahr 2006 mit Kursanstieg um 8% | Fokussierung auf die wichtigsten Börsenplätze | Über 70.000 Aktionäre nutzen den »Persönlichen Internet Service«

Entwicklung der DaimlerChrysler-Aktie und wichtiger Börsenindizes

	Ende 2006	Ende 2005	Veränd. in % 06/05
DaimlerChrysler-Aktie (in €)	46,80	43,14	+8
DAX 30	6.597	5.408	+22
Dow Jones Euro Stoxx 50	4.120	3.579	+15
Dow Jones Industrial Average	12.463	10.718	+16
Nikkei	17.226	16.111	+7
Dow Jones Stoxx Auto Index	290	231	+26
S&P Automobiles Industry Index	121	94	+29

Internationale Börsen im Aufwärtstrend. Die insgesamt robuste Verfassung der Weltwirtschaft und die stabile Entwicklung der Unternehmensgewinne haben im Jahr 2006 zu weiteren Kursanstiegen an den internationalen Börsen geführt. Der Dow Jones Euro Stoxx 50 stieg um 15%, der Dow Jones Industrial Average um 16%, der Nikkei um 7% und der DAX sogar um 22%. Die Entwicklung der globalen Aktienmärkte war jedoch im Jahresverlauf von starken Schwankungen geprägt. Nach deutlichen Gewinnen im Frühjahr kamen die Kurse im Mai auf breiter Front unter Verkaufsdruck. Dies war zum einen die Folge von Gewinnmaßnahmen, zum anderen zeigten sich viele Investoren besorgt über zunehmende Inflationstendenzen und eine sich abzeichnende Abschwächung der US-Konjunktur. Belastend wirkten außerdem der hohe Ölpreis, der in dieser Phase deutlich über 70 US \$ pro Barrel notierte, und der Konflikt im Nahen Osten. In der zweiten Jahreshälfte gewannen die Käufer wieder die Überhand, sodass die Kurse deutlich zulegen konnten. Der deutsche Aktienmarkt, der sich im Jahr 2006 besonders positiv entwickelte, profitierte von seiner im internationalen Vergleich relativ attraktiven Bewertung und einer spürbaren Aufhellung des konjunkturellen Umfeldes.

Die Branchenindizes S&P Automobiles Industry Index, der amerikanische Automobilhersteller und Zulieferer enthält, und der europäische Dow Jones Stoxx Auto Index konnten eine überdurchschnittliche Performance erzielen. Jedoch stiegen die Kurse der einzelnen europäischen und US-amerikanischen Automobilhersteller aus sehr unterschiedlichen Gründen.

Börsendaten der DaimlerChrysler-Aktie

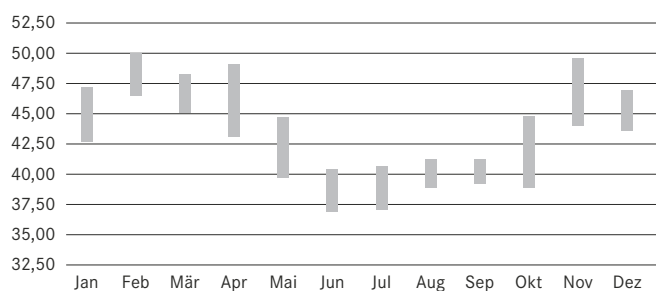
ISIN	DE0007100000
Wertpapierkennnummer	710000
CUSIP	D1668R123
Börsenkürzel	DCX
Tickersymbol Reuters	DCXGn.DE, DCX.N
Tickersymbol Bloomberg	DCX:GR

Während einige Titel nach der Ankündigung von Restrukturierungsmaßnahmen zulegten, kletterten andere infolge solider Ergebnisse bzw. positiver mehrjähriger Ergebnisprognosen. Einzelne Werte profitierten auch vom Einstieg strategischer Investoren, die größere Aktienpakete erwarben. Im Jahr 2006 stieg der US-Index S&P Automobiles Industry um 29%, während der europäische Dow Jones Stoxx Auto Index um 26% zulegte.

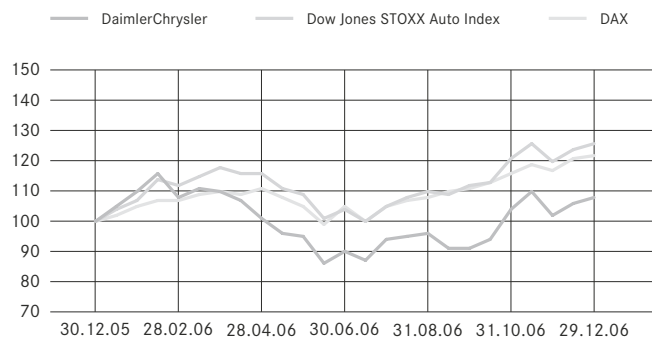
Positive Entwicklung der DaimlerChrysler-Aktie. Nachdem der Kurs der DaimlerChrysler-Aktie in Frankfurt (Xetra) zum Jahresende 2005 bei 43,14 € geschlossen hatte, setzte sich der Aufwärtstrend der vorangegangenen Monate in den ersten Handelswochen des neuen Jahres fort. Bis Mitte Februar stieg der Kurs bis auf 50 €. Dem insgesamt schwächeren Marktumfeld im Frühjahr konnte sich dann aber auch die DaimlerChrysler-Aktie nicht entziehen. Zusätzlich zur sich abzeichnenden konjunkturellen Abschwächung in den Vereinigten Staaten sorgten branchenspezifische Faktoren, wie der weiterhin intensive Wettbewerb auf dem US-Automobilmarkt, der hohe Ölpreis sowie steigende Zinsen, für zunehmenden Verkaufsdruck. Belastend wirkten zudem die Ertragssituation und die Erwartungen bei der Chrysler Group. Bis Ende Juni gab der Kurs der DaimlerChrysler-Aktie deshalb auf 37,01 € nach. Auf diesem Niveau fand er seinen Boden, da viele Investoren zu der Überzeugung gekommen waren, dass die negativen Faktoren überbewertet seien, und die Aktie unter Berücksichtigung der Ergebnispotenziale und der Dividendenrendite attraktiv bewertet sei.

Höchst- und Tiefstkurse DaimlerChrysler im Jahr 2006

(in €)



Börsenkursentwicklung im Jahr 2006 (indiziert)



Infolge der nun wieder verstärkten Nachfrage konnte die DaimlerChrysler-Aktie bis Mitte September einen Großteil des Kursrückgangs aufholen und entwickelte sich dabei besser als der Gesamtmarkt. Mit der Bekanntgabe der reduzierten Ergebnisprognose für die Chrysler Group und den DaimlerChrysler-Konzern am 15. September wurde die Aufwärtsentwicklung gebremst. Nach einer kurzen Phase, in der die Aktie seitwärts tendierte, setzte sich der Kursanstieg jedoch weiter fort. Das Kaufinteresse der Investoren wurde dabei von der positiven Geschäftsentwicklung bei der Mercedes Car Group und der Truck Group gestützt. Von Ende Juni bis Mitte November stieg der Kurs der DaimlerChrysler-Aktie um nahezu 30% auf 48 €. Der Kurs der DaimlerChrysler-Aktie tendierte in diesem Zeitraum deutlich fester als der deutsche Markt bzw. der Automobilsektor.

Ende November wurde die positive Stimmung an den Börsen dann von der deutlichen Abschwächung des Dollars gegenüber dem Euro gedämpft. Infolge dieser Entwicklung verkauften Investoren vorzugsweise Aktien mit einem hohen Geschäftsvolumen im Dollar-Raum, so dass auch die DaimlerChrysler-Aktie unter Verkaufsdruck geriet. Bis zum Jahresende konnte der Kurs diese zwischenzeitliche Schwächephase wieder wettmachen. Zum Jahresende schloss der Kurs der DaimlerChrysler-Aktie auf Xetra bei 46,80 € und in New York bei 61,41 US \$. Nachdem die DaimlerChrysler-Aktie zu Beginn des Jahres 2007 zunächst weiter freundlich tendiert hatte, stieg der Kurs nach der Jahrespressekonferenz am 14. Februar 2007 nochmal kräftig an.

Börsennotierungen weltweit auf wesentliche Handelsplätze konzentriert. In den vergangenen Jahren haben sich die Börsenumsätze der DaimlerChrysler-Aktie zunehmend auf einzelne Börsenplätze konzentriert. Vor diesem Hintergrund haben wir unsere weltweiten Börsennotierungen im Jahr 2006 unter Kosten-Nutzen-Aspekten analysiert. Dabei berücksichtigten wir auch den Einfluss einer Notierung auf die Komplexität unserer Verwaltungsprozesse. Am 20. Juni 2006 haben wir daraufhin den Rückzug von insgesamt zwölf Börsenplätzen in den USA, Japan und Europa angekündigt. Seit dem 30. Dezember 2006 ist die DaimlerChrysler-Aktie nur noch an den Börsen in Frankfurt, New York (NYSE) und Stuttgart notiert.

Breite Aktionärsbasis. Mit rund 1,3 Mio. Aktionären verfügt DaimlerChrysler über eine breite Aktionärsbasis. Der größte Anteilseigner war am Jahresende 2006 die Kuwait Investment Authority mit einem Anteil von 7,1%. Insgesamt hielten institutionelle Anleger 72,4% des Aktienkapitals, 20,5% befanden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren besaßen rund 75% des Kapitals; rund 17% lagen bei US-Investoren.

Mit einer Gewichtung von 6,47% stand DaimlerChrysler am Jahresende 2006 unverändert an fünfter Stelle im deutschen Aktienindex DAX 30. Im Dow Jones Euro Stoxx 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 2,1% vertreten.

Der Umsatz der DaimlerChrysler-Aktien lag im Jahr 2006 weltweit bei rund 1,9 (i.V. 1,7) Mrd. Stück. Davon entfielen 96 (i.V. 111) Mio. auf die US-amerikanischen Aktienmärkte und 1.779 (i.V. 1.577) Mio. auf die deutschen Börsen.

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

Für institutionelle Anleger und Analysten veranstalteten wir Roadshows in den Finanzzentren Europas, Nordamerikas und Asiens. Darüber hinaus führten wir zahlreiche Einzelgespräche, sogenannte »one-on-one-Meetings«, in Stuttgart und Auburn Hills. Im Rahmen der internationalen Automobilausstellungen in Detroit, Paris und Genf haben wir Unternehmenspräsentationen durchgeführt. Am 24. Januar 2006 wurde der Kapitalmarkt von uns über eine Telefonkonferenz mit Internetübertragung über das neue Managementmodell informiert, mit dem die

Kennzahlen			
	Ende 2006	Ende 2005	06/05
			Veränd. in %
Gezeichnetes Kapital (in Millionen €)	2.673	2.647	+1
Anzahl der Aktien (in Millionen)	1.028,20	1.018,20	+1
Börsenkurswert (in Milliarden €)	48,1	43,9	+10
Anzahl der Aktionäre (in Millionen)	1,3	1,5	-13
Indexgewichtung			
DAX 30	6,47%	7,00%	
Dow Jones Euro Stoxx 50	2,10%	2,20%	
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's	BBB	BBB	
Moody's	Baa 1	A3	
Fitch	BBB+	BBB+	
Dominion Bond	A(low)	A(low)	

Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns verbessert und weiteres profitables Wachstum ermöglicht werden sollen. Darüber hinaus haben wir mittels Telefonkonferenzen und Internetübertragungen regelmäßig über unsere Quartalsergebnisse und wichtige Weichenstellungen im Unternehmen unterrichtet. Zu den Themenschwerpunkten der Kapitalmarktkommunikation zählten die aktuelle Entwicklung des Unternehmens und die Perspektiven für das Gesamtjahr 2006, die im Herbst aufgrund neuer Informationen zur Ergebnisentwicklung bei der Chrysler Group angepasst wurden, sowie die strategische Ausrichtung des Unternehmens.

Um einzelne Geschäftsfelder gezielt darzustellen, haben wir für Analysten und Investoren zwei ganztägige Informationsveranstaltungen durchgeführt: den Mercedes Car Group Division Day und den Truck Group Division Day. Das Top-Management dieser beiden Geschäftsfelder hat dabei die strategischen und operativen Ziele und Maßnahmen präsentiert und in ausführlichen Diskussionen erläutert. Um diese Informationen allen Aktionären gleichzeitig zur Verfügung zu stellen, haben wir auch diese Veranstaltungen live im Internet übertragen. Der Mercedes Car Group Division Day begann aus aktuellem Anlass mit einer Stellungnahme des Vorstandsvorsitzenden zur Ergebnisentwicklung des Unternehmens nach Anpassung der Ergebniserwartungen bei der Chrysler Group. Dieser zeitnahe und offene Kommunikationsstil wurde vom Kapitalmarkt sehr positiv aufgenommen. Auf dem

Kennzahlen je Aktie			
	2006	2005	06/05
	€	€	Veränd. in %
Konzern-Jahresüberschuss	3,16	2,80	+13
Konzern-Jahresüberschuss (verwässert)	3,14	2,80	+12
Dividende	1,50	1,50	0
Eigenkapital (31. 12.)	33,22	35,80	-7
Börsenkurs: Jahresende	46,80 ¹	43,14 ¹	+8
Höchst	50,09 ¹	45,65 ¹	+10
Tiefst	37,01 ¹	30,20 ¹	+23

¹ Kurse der Deutschen Wertpapierbörse Frankfurt

Truck Group Division Day hat sich die Truck Group erstmals mit ihren langfristigen Renditezielen, Produkten, Innovationen und Technologien präsentiert. Vorstellungen und Testfahrten mit neuen Produkten aus den Portfolios der Mercedes Car Group und der Truck Group rundeten diese Investor Relations-Veranstaltungen ab.

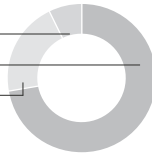
Investor Relations-Auftritt im Internet neu gestaltet. Innerhalb des Internet-Angebots von DaimlerChrysler wird der Bereich Investor Relations unter www.daimlerchrysler.com/investor etwa 40.000-mal im Monat aufgerufen, das entspricht rund 1.300 Besuchen täglich. Davon entfallen 41% auf die deutschsprachige Version und 59% auf die englischen Seiten.

Die Benutzerfreundlichkeit unseres Informationsangebots für Aktionäre im Internet haben wir im Jahr 2006 mithilfe einer übersichtlicheren Navigationsstruktur, zusätzlichen Werkzeugen und einer verbesserten Optik weiter erhöht.

Aktionärsstruktur am 31.12.2006

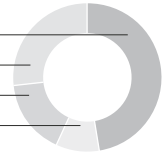
nach Aktionärsgruppen

Kuwait Investment Authority	7,1%
Institutionelle Investoren	72,4%
Private Anleger	20,5%



nach Regionen

Deutschland	43,6%
Europa, ohne Deutschland	30,9%
USA	17,2%
Sonstige	8,3%



Hauptversammlung mit großem Besucherinteresse. Rund 8.100 Aktionärinnen und Aktionäre haben die Hauptversammlung der DaimlerChrysler AG am 12. April 2006 im Internationalen Congress Centrum (ICC) in Berlin besucht. Knapp 39% des Grundkapitals waren bei der Hauptversammlung vertreten. Bei der Abstimmung über insgesamt neun Tagesordnungspunkte folgte die Hauptversammlung jeweils mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung. Insgesamt wurden auf der Hauptversammlung von über 40 Aktionärssprechern mehr als 300 Fragen gestellt, die von Vorstand und Aufsichtsrat beantwortet wurden. Der Aktionärservice von DaimlerChrysler hat zusätzlich rund 5.900 Anfragen zur Hauptversammlung und zu weiteren Themen rund um die Aktie per Telefon oder E-Mail beantwortet.

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

- Die Zahl der im »Persönlichen Internet Service« von DaimlerChrysler registrierten Aktionäre hat sich im Lauf des Jahres 2006 leicht auf über 70.000 erhöht.
- Etwa 45.000 Aktionäre (i. V. 35.000) haben die Einladung zur Hauptversammlung im Jahr 2006 nicht mehr per Post, sondern per E-Mail erhalten.
- Rund 26% aller Eintrittskarten zur Hauptversammlung wurden online bestellt.
- Rund 21% aller Aktionäre, die ihre Stimmrechte im Rahmen der Hauptversammlung 2006 ausübten, haben hierzu unseren Persönlichen Internet Service genutzt.
- Über 50.000 Aktionäre haben sich bereits für den E-Mail-Versand der Unterlagen zur Hauptversammlung 2007 entschieden.

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

Auch außerhalb der Hauptversammlungszeit steht der Persönliche Internet Service den Aktionären mit weiteren attraktiven Funktionen zur Verfügung; bei unserer Investor Relations-Arbeit ist er mittlerweile eine etablierte Plattform für die elektronische Kommunikation. So eröffnet er die Möglichkeit, persönliche Daten im Aktienregister online einzusehen und zu bearbeiten. Darüber hinaus kann sich der Aktionär noch zielgerichteter auf elektronischem Weg über das Unternehmen unterrichten lassen als bisher. Über die Service-Rufnummer **01803 – 100 100** können unsere Aktionäre ganzjährig Unterstützung bei der Registrierung und Nutzung erhalten.

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

Konzernlagebericht

32 Geschäft und Strategie

- Das Unternehmen
- Rechtliche Rahmenbedingungen
- Neues Managementmodell
- Strategie
- Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
- Geschäftsentwicklung

43 Ertragslage

- Operating Profit
- Finanzielle Steuerungsgrößen
- Kapitalrenditen und Value Added
- Gewinn- und Verlustrechnung
- Dividende
- Beschäftigung
- Einkauf
- Forschung und Entwicklung

56 Finanzlage

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

63 Vermögenslage

65 Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

66 Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2006

67 Risikobericht

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

74 Ausblick

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

Geschäft und Strategie

Das Unternehmen

Die DaimlerChrysler AG entstand im November 1998 aus dem Zusammenschluss der Daimler-Benz AG und der Chrysler Corporation. Das Unternehmen blickt auf eine mehr als hundertjährige Tradition zurück, die bei beiden Vorgängerunternehmen von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist DaimlerChrysler ein führender Anbieter von hochwertigen Pkw, Geländewagen, Sports Tourern, Minivans und Pickups sowie der weltweit größte Hersteller von Lkw über 6 t und Bussen über 8 t. Darüber hinaus ist DaimlerChrysler an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), einem weltweit führenden Unternehmen der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, beteiligt.

Mit seinen starken Marken und dem umfassenden Angebot an Fahrzeugen, das vom Kleinwagen bis zum Schwer-Lkw reicht und um maßgeschneiderte Dienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette ergänzt wird, ist DaimlerChrysler in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in insgesamt 21 Ländern. Die weltweite Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnet DaimlerChrysler beachtliche Potenziale zur Effizienzsteigerung und damit Vorteile im internationalen Wettbewerb.

Der Umsatz von DaimlerChrysler in Höhe von 151,6 Mrd. € im Jahr 2006 wurde zu 33% vom Geschäftsfeld Mercedes Car Group erwirtschaftet, zu 31% von der Chrysler Group, zu 19% von der Truck Group, zu 9% vom Geschäftsfeld Financial Services und zu 8% vom Segment Van, Bus, Other.

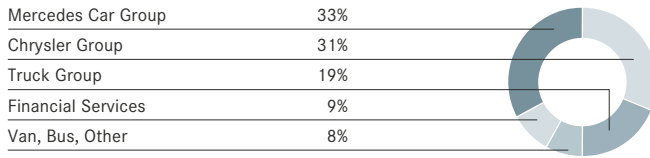
Mehr als 360.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit waren zum Jahresende 2006 für DaimlerChrysler tätig.

Das Produktangebot der **Mercedes Car Group** reicht von den Premiumfahrzeugen der Marken Mercedes-Benz, Mercedes-Benz AMG und Mercedes-Benz McLaren über die Luxuslimousine Maybach bis hin zu den hochwertigen Kleinwagen der Marke smart. Der Großteil der Fahrzeuge wird in Deutschland gefertigt, das Geschäftsfeld produziert aber auch in den USA, in Frankreich, Südafrika, Brasilien, Indien, Malaysia, Thailand, Vietnam, Indonesien und seit dem Jahr 2006 auch in China. Die wichtigsten Märkte im Jahr 2006 waren Deutschland mit 28% des Absatzes, die übrigen Märkte Westeuropas (34%), die USA (20%) und Japan (4%).

Die **Chrysler Group** entwickelt, produziert und verkauft Pkw, Sports Tourer, Minivans, Geländewagen und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge. Darüber hinaus fertigt und vermarktet die Chrysler Group Ersatzteile und Zubehör unter der Marke MOPAR. Produktionsstätten liegen vor allem in den USA, in Kanada und in Mexiko. Wachsende Bedeutung für die Produktion von Fahrzeugen der Chrysler Group gewinnt auch der Standort China. 79% der Fahrzeuge wurden im Jahr 2006 in den USA, 8% in Kanada und 5% in Mexiko abgesetzt. In Märkte außerhalb des NAFTA-Raums wurden 8% der Fahrzeuge geliefert.

Als der weltweit führende Hersteller von Lkw entwickelt und fertigt die **Truck Group** in einem globalen Verbund Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Thomas Built Buses und Mitsubishi Fuso. Produktionsstandorte befinden sich vor allem in Nordamerika, Westeuropa, Lateinamerika sowie in Japan und in der Türkei. Die Produktpalette umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie die Spezialfahrzeuge Unimog und Econic. Aufgrund der engen Verknüpfung zählen auch die Omnibusse der Marken Thomas Built Buses und Mitsubishi Fuso zum Produktangebot der Truck Group. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2006 der NAFTA-Raum mit 35%, Westeuropa (20%), Asien (27%) und Lateinamerika (ohne Mexiko) mit 7%.

Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern



Das Geschäftsfeld **Financial Services** unterstützt den Absatz der Automobilmarken des DaimlerChrysler-Konzerns in mehr als 40 Ländern. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasinglösungen für Händler und Endkunden. Zum Leistungsspektrum gehören auch Versicherungen und Flottenmanagement. Die Schwerpunkte der Aktivitäten liegen in Nordamerika und Westeuropa. In Deutschland bietet die DaimlerChrysler Bank neben den automobilbezogenen Finanzdienstleistungen auch Geldanlageprodukte und Kreditkarten an. Am Konsortium Toll Collect, das am 1. Januar 2005 in Deutschland ein System zur elektronischen Mauterhebung bei Lkw über 12 t in Betrieb genommen hat, ist DaimlerChrysler Financial Services mit 45% beteiligt.

Das Segment **Van, Bus, Other** umfasst die Bereiche Transporter und Busse, die Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), die Konzernforschung, die Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften.

Der Bereich **Transporter** produziert an verschiedenen Standorten in Deutschland, Spanien und Argentinien die Mercedes-Benz Baureihen Vito/Viano, Sprinter und Vario in den Gewichtsklassen von 2 t bis 7,5 t. Hauptabsatzmärkte sind Westeuropa (70%) und die NAFTA (11%). In der NAFTA wird der Sprinter auch unter den Marken Dodge und Freightliner vertrieben und ab dem Jahr 2007 zusätzlich in den USA produziert.

Das Angebot des Bereichs **Busse** umfasst Reise-, Stadt- und Überlandbusse sowie Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion. Die wichtigsten Produktionsstandorte liegen in Deutschland, der Türkei, Brasilien und der NAFTA. 48% des Umsatzes erzielte der Bereich in Westeuropa, 17% in den NAFTA-Märkten und 16% in Lateinamerika.

DaimlerChrysler – Geschäftsportfolio

Mercedes Car Group	Chrysler Group	Truck Group	Financial Services	Van, Bus, Other
Mercedes-Benz Personenwagen	Chrysler	Trucks Europa/Lateinamerika	Americas	Transporter
smart	Jeep®	Trucks NAFTA	Europa, Afrika, Asien/Pazifik	Busse
Maybach	Dodge	Trucks Asia		Beteiligung EADS

Rechtliche Rahmenbedingungen

Unternehmensleitung. DaimlerChrysler ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland (vgl. hierzu auch S. 112 ff.). Das Unternehmen wird vom Vorstand geleitet und gegenüber Dritten vertreten. Der Vorstand besteht aus mindestens zwei Personen, die gemäß § 84 Aktiengesetz vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt werden. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG hat jedoch beschlossen, künftig sowohl die erstmalige als auch die wiederholte Bestellung von Vorstandsmitgliedern in der Regel auf drei Jahre zu begrenzen. Die Bestellung und die Wiederbestellung bedürfen eines Aufsichtsratsbeschlusses, der grundsätzlich frühestens ein Jahr vor Ablauf der Amtszeit gefasst werden darf. Der Aufsichtsrat ernennt eines der Vorstandsmitglieder zum Vorsitzenden des Vorstands.

Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstand und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Dieser kann beispielsweise in einer groben Pflichtverletzung, Unfähigkeit zur ordnungsgemäßen Geschäftsführung oder dem Vertrauensentzug durch die Hauptversammlung bestehen.

Vergütung. Die Beschreibung des Vergütungssystems sowie der individualisierte Ausweis der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im **Vergütungsbericht** auf den Seiten 120 ff. enthalten.

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

Change-of-Control-Klauseln. Die DaimlerChrysler AG hat die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen abgeschlossen, die Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels beinhalten. Dabei handelt es sich um unbeanspruchte syndizierte Kreditlinien über einen Betrag von insgesamt 12 Mrd. US \$, die ein Kündigungsrecht des Darlehensgebers für den Fall vorsehen, dass die DaimlerChrysler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnden Personen wird. Darüber hinaus ist die DaimlerChrysler AG Partei eines Joint Ventures zur Entwicklung von Brennstoffzellensystemen; dieses Joint Venture ist für jede Vertragspartei kündbar, falls die jeweils andere Partei einem Kontrollwechsel unterliegt. Dieser ist definiert als das Recht, den Vorstand anzuweisen und die Unternehmensgrundsätze zu bestimmen, die Möglichkeit, die Mehrheit des Aufsichtsrats zu wählen, sowie der Besitz von mindestens 40% der Stimmrechte. Weiterhin ist die DaimlerChrysler AG Partei einer Vereinbarung über geistige Eigentumsrechte im Zusammenhang mit einem Joint Venture zur Entwicklung eines Hybridantriebs, das für den Fall eines Kontrollwechsels einer der beteiligten Parteien Kündigungsmöglichkeiten der anderen Parteien vorsieht. Als Kontrollwechsel im Sinne dieser Vereinbarung ist die wirtschaftliche Inhaberschaft (beneficial ownership) der Mehrheit der Stimmrechte an der Gesellschaft zu

verstehen sowie bei einer börsennotierten Gesellschaft die wirtschaftliche Inhaberschaft von mindestens 20% der Gesamtzahl der Stimmrechte der Gesellschaft, sofern innerhalb von 18 Monaten nach Überschreiten dieser Schwelle die Mehrheit der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat aus Personen besteht, die von dem Inhaber des 20%igen Stimmrechtsanteils vorgeschlagen wurden; als Kontrollwechsel gelten auch eine Verschmelzung oder ein Zusammenschluss mit einem anderen Unternehmen, es sei denn, die Mehrheit der Stimmen entfällt bei einer börsennotierten Gesellschaft nach der Verschmelzung auf die früheren Gesellschafter und niemandem steht die wirtschaftliche Inhaberschaft an mehr als 20% der Gesamtzahl der Stimmrechte zu, sowie die Übertragung aller oder im Wesentlichen aller Vermögensgegenstände. Schließlich ist die DaimlerChrysler AG Partei eines Vertragswerkes, das die Ausübung der Stimmrechte an der EADS N.V. regelt. Dieses sieht für den Fall eines Kontrollwechsels vor, dass die DaimlerChrysler AG nach Aufforderung durch die französischen Vertragspartner verpflichtet ist, sich nach besten Kräften zu bemühen, ihren Anteil an EADS an einen Dritten, der kein Wettbewerber von EADS bzw. der französischen Vertragspartner der DaimlerChrysler AG ist, zu angemessenen Konditionen zu veräußern. In diesem Fall steht der französischen Seite ein Vorkaufsrecht zu den von Dritten angebotenen Bedingungen zu. Auch kann es zu einer Auflösung des Stimmrechtskonsortiums im Falle eines Beherrschungswechsels kommen. Ein Beherrschungswechsel liegt nach dem EADS-Vertragwerk dann vor, wenn ein Wettbewerber von EADS N.V. oder der französischen Vertragspartner entweder so viele Aufsichtsratsmitglieder bei der DaimlerChrysler AG benennt, dass er damit die Mehrheit der Mitglieder des Vorstandes bestellen kann, oder über eine Beteiligung verfügt, aufgrund derer er das Tagesgeschäft der DaimlerChrysler AG bestimmen kann.

Neues Managementmodell

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

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

Seit März 2006 fokussiert sich das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge unter dem Namen »Truck Group« auf Lkw als sein Kerngeschäft; Busse und Transporter werden seitdem als separate Einheiten direkt geführt und sind im neuen Segment »Van, Bus, Other« enthalten. Die neue Struktur ermöglicht eine stärkere Ausrichtung auf die spezifischen Belange der Kunden und Märkte in den jeweiligen Segmenten. Wegen der Kommunalität bei Antriebstrang und Komponenten berichten der Busbereich an den Leiter der Truck Group und der Transporterbereich an den Leiter der Mercedes Car Group.

Damit wir auf veränderte Marktbedingungen schneller reagieren können, haben wir die Forschungs-, Vorentwicklungs- und Entwicklungsbereiche organisatorisch enger miteinander verzahnt und die Ressourcen gebündelt. Dazu wurde die Entwicklungsverantwortung für die Mercedes Car Group in das neu aufgestellte Ressort »Konzernforschung und Mercedes Car Group Entwicklung« integriert, das als Forschungs-Kompetenzzentrum für das gesamte Unternehmen fungiert. Zusätzlich zur Verantwortung für die Produkte der Mercedes Car Group übernimmt es zunehmend Vorentwicklungsaufgaben für alle automobilen Geschäftsfelder.

Darüber hinaus wurde der Standort der Zentrale in Deutschland von Stuttgart-Möhringen nach Stuttgart-Untertürkheim verlagert.

Mit der Umsetzung des neuen Managementmodells sollen die Verwaltungskosten pro Jahr um 1,5 Mrd. € reduziert werden. Davon werden 0,5 Mrd. € durch andere Programme, wie zum Beispiel CORE in der Mercedes Car Group, adressiert.

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

Die Umsetzung des neuen Managementmodells verläuft planmäßig. Der größte Teil des insgesamt geplanten Abbaus an Managementpositionen wurde bereits bis zum Ende des Berichtsjahres realisiert. Am 18. Juli 2006 haben wir uns mit dem Gesamtbetriebsrat über die Modalitäten des Interessenausgleichs für die tariflichen Angestellten geeinigt. Seit dem 1. August 2006 arbeiten wir in den neuen Organisationsstrukturen und konnten dadurch bereits erhebliche Effizienzgewinne erzielen.

Der für die Umsetzung des Programms in den Jahren 2006 bis 2008 anfallende Gesamtaufwand wird voraussichtlich insgesamt in einer Größenordnung von 2 Mrd. € liegen. Davon sind 393 Mio. € im Jahr 2006 angefallen.



Strategie

Zielsystem. Das strategische Ziel von DaimlerChrysler ist es, nachhaltig profitabel zu wachsen und damit den Unternehmenswert zu steigern. Wir wollen mittelfristig zu den erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt gehören.

Um dieses Ziel zu erreichen, haben wir einen strategischen Rahmen – das DaimlerChrysler-Zielsystem – definiert, der auf sechs strategischen Dimensionen basiert:

- Exzellente Produkte mit hervorragendem Kundenerlebnis
- Führende Marken
- Innovations- und Technologieführerschaft
- Globale Präsenz und Vernetzung
- Herausragende Umsetzung
- Hoch motivierte und leistungsstarke Mitarbeiter

Das Fundament unseres Zielsystems bilden die vier Grundwerte Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin. Wir betrachten diese Werte und die Ausrichtung unseres Handelns daran als Grundlage für das Erreichen von Spitzenleistungen.

Zielprofil und Prioritäten. Im DaimlerChrysler-Zielsystem sind unsere Ziele konkretisiert, indem für jede Dimension Ist- und Zielposition definiert wurden. Zur besseren Operationalisierung ist dies sowohl auf Konzern- als auch auf Geschäftsfeldsebene erfolgt. In den Dimensionen »Exzellente Produkte mit hervorragendem Kundenerlebnis« und »Führende Marken« streben wir die weltweite Spitzenstellung an. Bei allen weiteren Kriterien wollen wir uns in der Gruppe der führenden Unternehmen positionieren.

In Summe führen die Maßnahmen zur Erreichung des angestrebten Zielprofils auch zu einem deutlich verbesserten finanziellen Ergebnis, mit dem wir sicherstellen, dass wir uns innerhalb der Automobilbranche in der Spitzengruppe bewegen.

DaimlerChrysler ScoreCard. Die DaimlerChrysler ScoreCard unterstützt uns bei der Umsetzung unserer Strategie. Sie stellt das Bindeglied zwischen dem Zielsystem und der operativen Steuerung der Geschäftsfelder dar, indem sie den Stand der Umsetzung und den Zielabgleich konsequent und regelmäßig verfolgt. Die ScoreCard dient als zusätzliches Managementinstrument. Sie ergänzt das finanzwirtschaftliche Steuerungsinstrumentarium um den Einsatz nicht-finanzieller Leistungsindikatoren.

Für alle Messgrößen wird der aktuelle Stand regelmäßig erfasst und im Rahmen der ScoreCard Reports vom Vorstand diskutiert. Abweichungen vom Zielpfad werden auf diese Weise früh erkannt und notwendige Kurskorrekturen eingeleitet.

Damit wir unsere Ziele erreichen, haben wir Maßnahmen entlang der folgenden sechs strategischen Dimensionen definiert:

- **Exzellente Produkte mit hervorragendem Kundenerlebnis:** Wir wollen unsere Kunden mit exzellenten Produkten und Serviceleistungen begeistern. Herausragende Ergebnisse in Bezug auf Qualität, Kundenzufriedenheit, Kundenwahrnehmung, Gesamtfahrzeugkosten und Produkthanmutung tragen entscheidend zu unserem Gesamterfolg bei. Die Quantifizierung dieser Erfolgsfaktoren erfolgt in der DaimlerChrysler ScoreCard – beispielsweise bei »Qualität« und »Kundenzufriedenheit« über extern publizierte Qualitätsstudien und interne Quellen.

- **Führende Marken:** Wir wollen unsere Marken klar und attraktiv positionieren. Mit unserem breiten Markenportfolio sprechen wir weltweit spezifische Kundengruppen an. Ein consequentes Markenmanagement bildet dafür die Grundlage. Ein Beispiel hierfür ist die im Jahr 2006 gestartete Markeninitiative der Mercedes Car Group: Das Profil der Marke Mercedes-Benz soll unter dem Markenversprechen »Wertschätzung« weiterentwickelt und geschärft werden, indem traditionelle Werte wieder stärker in den Fokus rücken (vgl. S. 84). Die Positionierung unserer Marken überprüfen wir laufend anhand verschiedener Messgrößen. Ein wichtiger Indikator für das Image einer Marke ist beispielsweise die Wertbeständigkeit der Produkte.

- **Innovations- und Technologieführerschaft:** Wir wollen uns durch Innovations- und Technologieführerschaft von den Wettbewerbern abheben. Dabei konzentrieren wir uns auf Innovationen, die unseren Kunden im Alltag einen echten Mehrwert bieten. Darüber hinaus wollen wir in wesentlichen, kundenrelevanten Technologien führend sein. Zukunftsweisende Innovationen belegen unsere herausragende Position beim Thema Sicherheit und Antriebstechnologien, so zum Beispiel der präventive Insassenschutz PRE-SAFE®, der Nachtsichtassistent, das Assistenzsystem »Active Brake Assist« und das ESP®, das bei der Transporter-Baureihe Sprinter zum Einsatz kommt. Durch die BLUETEC-Technologie wird Mercedes-Benz zum Wegbereiter einer neuen Generation von kraftvollen und sauberen Hightech-Dieselantrieben. Mit dem Mitsubishi Fuso Canter Eco Hybrid bieten wir unseren Kunden das weltweit sauberste Fahrzeug im Segment der leichten Lastkraftwagen an. Durch den Transfer solcher Innovationen auf weitere Marken im Konzern verschaffen wir unserer gesamten Produktpalette Vorteile im globalen Wettbewerb. Innovations- und Technologieführerschaft wird in den Erfolgsfaktoren Antriebstechnologien, Sicherheit, Zuverlässigkeit und Kundenzufriedenheit bewertet. Messgrößen sind dabei beispielsweise Resultate bei Crashtests oder Verbrauchswerte.

- **Globale Präsenz und Vernetzung:** Wir wollen unsere globale Präsenz ausbauen und deren Potenziale nutzen. Mit steigenden Stückzahlen und einem weltumspannenden Netzwerk von Produktionsstätten sowie Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen wollen wir unsere Marktpräsenz untermauern und damit unsere Kostenposition dauerhaft wettbewerbsfähig gestalten. Bereits heute sind wir – insbesondere mit unserem Nutzfahrzeuggeschäft – global aufgestellt, und zwar entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Ein weiterer wichtiger Schritt in China hat zum Ausbau unserer Asien-Aktivitäten beigetragen: Mitte September 2006 haben DaimlerChrysler und die Beijing Automotive Industry Holding Company, einen gemeinsamen Fertigungsstandort in Peking eröffnet. Mit dem hochmodernen Werk, in dem Fahrzeuge von Mercedes-Benz, Chrysler und Mitsubishi gebaut werden, stärken wir unsere Präsenz im chinesischen Pkw-Markt und im gesamten Wirtschaftsraum Nordostasien. Auch bei den Nutzfahrzeugen und Financial Services sind wichtige Voraussetzungen geschaffen worden, um den geplanten Ausbau des Geschäfts in Asien weiter voranzutreiben.

- **Herausragende Umsetzung:** Wir wollen das Richtige tun – und das richtig. Es ist unser Ziel, exzellente Produkte in überdurchschnittlich effizienten Prozessen zu entwickeln, zu produzieren und zu vertreiben. Dafür schaffen wir klare Strukturen und schlanke Prozesse. Und wir nutzen die Möglichkeiten der Standardisierung und Modularisierung konsequent – über alle Bereiche des Unternehmens und auf allen Stufen der Wertschöpfung. Um dies zu erreichen, werden in allen Geschäftsfeldern und auf allen Ebenen der Wertschöpfungskette Effizienzsteigerungsprogramme umgesetzt: das neue Managementmodell für alle administrativen Bereiche im Konzern, das CORE-Programm der Mercedes Car Group, der im Februar 2007 vorgestellte »Recovery and Transformation Plan« bei der Chrysler Group, die Effizienzprogramme im Rahmen der »Global Excellence«-Initiative der Truck Group, das »Creating-the-next (CTX)«-Programm bei den Transportern, BusPlus oder beispielsweise die »Roadmap Europe« bei Financial Services. Mit der DaimlerChrysler ScoreCard werden auch hier für das gesamte Unternehmen die Fortschritte verfolgt.

– **Hoch motivierte und leistungsstarke Mitarbeiter:** Wir wollen hoch motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit herausragenden Leistungen aktiv zum Unternehmenserfolg beitragen. Denn Motivation, Kreativität und Leistungsbegeisterung unserer Mitarbeiter sind die Schlüssel zum Unternehmenserfolg. Die bereits genannten Grundwerte Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin bilden die Grundlage des Handelns für alle Mitarbeiter und sind die Voraussetzung für das Erreichen von Spitzenleistungen.

Portfolioveränderungen. Die Strategie der Fokussierung auf das Kerngeschäft wurde auch im Jahr 2006 konsequent weiterverfolgt.

Im März 2006 haben wir nach der Genehmigung durch die Kartellbehörden den bereits im Dezember 2005 vereinbarten Verkauf der Off-Highway-Aktivitäten an den schwedischen Finanzinvestor EQT abgeschlossen. Die Transaktion beinhaltet sowohl die MTU Friedrichshafen als auch die Off-Highway-Aktivitäten der Detroit Diesel Corporation (DDC) und hat sich mit 0,3 Mrd. € im Operating Profit positiv ausgewirkt.

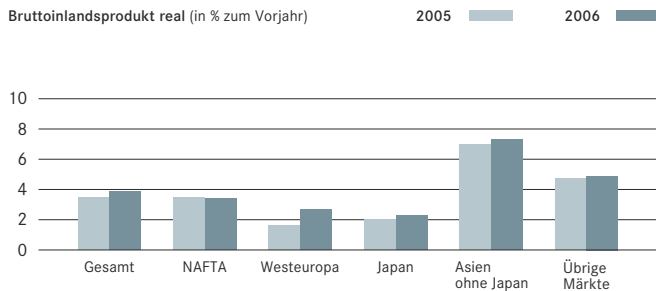
Im April 2006 hat DaimlerChrysler eine Finanztransaktion zur Kurssicherung eines Anteils von 7,5% an der European Aeronautic Defence and Space Company N.V. (EADS) vereinbart. Im Januar 2007 wurde beschlossen, die Anteile auf Basis der vertraglichen Vereinbarungen zu veräußern. DaimlerChrysler sind daraus rund 2 Mrd. € an Liquidität zugeflossen.

Im Februar 2007 haben wir mit einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren eine Vereinbarung getroffen, nach der DaimlerChrysler bei Beibehaltung des Stimmrechtsgleichgewichts zwischen Deutschland und den französischen Aktionären seine Beteiligung an der EADS wirtschaftlich wie geplant um weitere 7,5% auf 15% reduziert. Hierzu hat DaimlerChrysler seinen gesamten Anteil von 22,5% an der EADS in einer Gesellschaft gebündelt, an der sich das Investorenkonsortium über eine eigens zu diesem Zweck gegründete Gesellschaft (Zweckgesellschaft) mit einem Drittel beteiligen wird. Im Ergebnis entspricht dies einem Anteil an der EADS in Höhe von 7,5%. DaimlerChrysler wird jedoch unverändert die Stimmrechte des gesamten EADS-Anteils von 22,5% kontrollieren. Die Gegenleistung für die mittelbare Beteiligung an EADS beträgt rund 1,5 Mrd. € und führt bei DaimlerChrysler zu einem entsprechenden Liquiditätszufluss. Die Transaktion wird im ersten Quartal 2007 abgewickelt. Als Ausgleich für die mittelbare Beteiligung an den EADS-Aktien erhalten die Investoren von DaimlerChrysler eine Vorzugsdividende in Höhe von 175% der normalen EADS-Dividende, bezogen auf die 7,5%ige mittelbare Beteiligung. DaimlerChrysler hat die Option, die geschaffene gesellschaftsrechtliche Struktur frühestens am 1. Juli 2010 aufzulösen. Dabei hat DaimlerChrysler das Recht, den Investoren entweder EADS-Aktien zu liefern oder einen Barausgleich zu bezahlen. Im Falle der Lieferung von EADS-Aktien wird der deutschen Regierung, der französischen Regierung und Lagardère durch Sogead ein Vorkaufsrecht eingeräumt, um das Gleichgewicht zwischen deutscher und französischer Seite aufrechtzuerhalten.

Die Auswirkungen beider Transaktionen auf das Konzernergebnis werden mit der Bekanntgabe des Ergebnisses für das erste Quartal 2007 veröffentlicht.

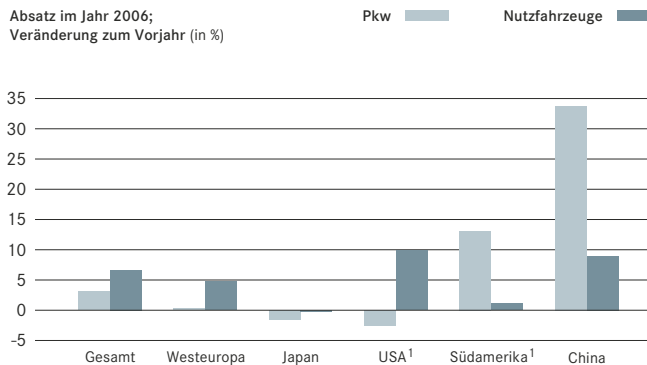
Verschiedene weitere Veräußerungen, wie zum Beispiel der Verkauf nicht betriebsnotwendiger Immobilien, hatten keine Auswirkungen auf unser Geschäftsportfolio. Nennenswerte Zukäufe sind im Geschäftsjahr 2006 nicht erfolgt.

Wirtschaftswachstum



Quelle: Global Insight

Automobilmärkte weltweit



Quelle: VDA

¹ Segment Personenwagen einschließlich leichte Nutzfahrzeuge

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

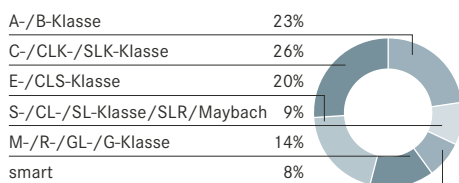
Weltwirtschaft. Die Weltwirtschaft hat ihren Expansionskurs im Jahr 2006 fortgesetzt. Nach einem Zuwachs um 3,5% im Vorjahr konnte mit 3,9% erneut ein deutlich über dem langjährigen Durchschnitt von rund 3% liegendes Wachstum erreicht werden – und das trotz hoher und zum Teil weiter angestiegener Rohstoffpreise, erhöhter Zinsen und einer insbesondere im Nahen Osten merklich angespannten politischen Lage. Die anhaltende Dynamik in den USA (+3,3%) und China (+10,7%), die überraschend positive Entwicklung in Japan (+2,2%) und eine weiterhin starke Expansion in den Schwellenländern (+6,9%) trugen zu diesem Trend bei. Ausschlaggebend für die Beschleunigung der Weltwirtschaft war letztendlich aber auch das deutliche Anziehen der Wirtschaft in Westeuropa (+2,7%), die im Jahr zuvor noch enttäuscht hatte. Auch die deutsche Wirtschaft konnte erstmals seit Jahren mit 2,5% wieder ein kräftiges Wachstum verzeichnen. Allerdings war dieses den langfristigen Trend übersteigende Wachstum der Weltwirtschaft nicht dauerhaft aufrechtzuerhalten. So wurde der Gipfel dieses weltweiten Konjunkturzyklus bereits im ersten Quartal 2006 überschritten, allerdings mit deutlichen regionalen Unterschieden (zuerst in Nordamerika, später in Asien und erst zum Jahresende in Westeuropa). Insbesondere die gestiegenen Kapitalkosten, die anhaltenden Belastungen auf der Rohstoffseite, die Korrekturen der in einigen Teilen der Welt hoch bewerteten Immobilienmärkte sowie die in verschiedenen Ländern restriktivere Finanzpolitik wirkten sich im Jahresverlauf zunehmend dämpfend aus. Die weltwirtschaftlichen Ungleichgewichte – auf der einen Seite das Leistungsbilanzdefizit der USA, auf der anderen Seite die immensen Devisenreserven Asiens sowie die Leistungsbilanzüberschüsse der Öl exportierenden Länder – und damit die potenziellen Risiken für die Kapitalmärkte und die Weltwirtschaft nahmen dabei im Jahresverlauf 2006 weiter zu. Das mit den länderspezifischen Umsatzanteilen gewichtete Wirtschaftswachstum der Absatzmärkte von DaimlerChrysler lag mit 3,3% über dem Vorjahreswert von 3,1% und damit auch leicht über dem langfristigen Trend von knapp 3% p. a. Der Euro hat im Jahresverlauf gegenüber dem US-Dollar knapp 12% und gegenüber dem japanischen Yen sogar 13% an Wert gewonnen; gegenüber dem britischen Pfund ergab sich eine geringfügige Abwertung von rund 2%.

Automobilmärkte. Das Wachstum der weltweiten Automobilmärkte hat sich im Jahr 2006 insgesamt leicht abgeschwächt. Zwar verzeichnete die globale Pkw-Nachfrage anhaltend positive Wachstumsraten (+3%), allerdings fielen die Zuwächse angesichts nochmals gestiegener Öl- und Kraftstoffpreise etwas geringer aus als im Vorjahr. Die Nutzfahrzeugmärkte expandierten insbesondere im mittleren und schweren Segment bei anhaltend positiver Investitionskonjunktur auf hohem Niveau weiter (+6%).

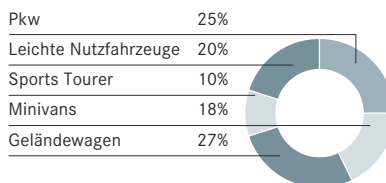
Der US-Markt für Pkw und Nutzfahrzeuge war mit einem Marktvolumen von 17,1 (i. V. 17,4) Mio. Einheiten etwas schwächer als im Vorjahr. Dazu beigetragen haben höhere Finanzierungskosten als Folge des kontinuierlich gestiegenen Zinsniveaus sowie nochmals deutlich höhere Benzinpreise. Letztere haben auch zu einem veränderten Kaufverhalten geführt: Im Segmentvergleich profitierten kleinere, verbrauchsarme Pkw erheblich zulasten von Minivans, Geländewagen und Pickups. Westeuropa legte zwar mit einem Absatzvolumen von 14,6 Mio. Pkw geringfügig zu (i. V. 14,5 Mio. Einheiten). Gleichwohl konnte der Pkw-Absatz insgesamt nicht durchgreifend vom breiten Konjunkturaufschwung profitieren. Unter den großen Einzelmärkten verzeichneten Deutschland (+4%) und Italien (+4%) spürbare Zuwächse, während sich die Nachfrage in Frankreich (-3%), Großbritannien (-4%) und Spanien (-2%) abschwächte. In Japan ging der Pkw-Markt trotz einer erfreulichen Wirtschaftsentwicklung um 2% auf 4,6 Mio. Fahrzeuge zurück. Als Motor der Pkw-Konjunktur erwiesen sich erneut die Schwellenländer Asiens, angeführt von China und Indien mit jeweils zweistelligen Zuwachsraten. Auch Südamerika setzte seine dynamische Expansion fort. Das Wachstum Mittel- und Osteuropas war fast ausschließlich von einem starken Zuwachs in Russland geprägt.

Absatzstruktur

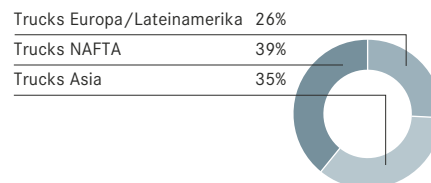
Mercedes Car Group



Chrysler Group



Truck Group



Die großen Nutzfahrzeugmärkte haben sich auch im Jahr 2006 weitgehend im Gleichklang nach oben bewegt. In Nordamerika verzeichnete die Lkw-Nachfrage ein erneutes Wachstum (+10%). Das Absatzplus war aber nicht nur auf die robuste Gesamtwirtschaft zurückzuführen, sondern vor allem auch auf Nachfrageimpulse wegen der Anfang 2007 in Kraft getretenen strikteren Abgasvorschriften. Zum Jahresende zeichnete sich hier eine spürbare Abschwächung der Nachfrage vor allem bei schweren und mittelschweren Lkw ab. In Westeuropa legte der Nutzfahrzeugabsatz ebenfalls nochmals zu. Auch hier haben Vorzieheffekte mit Blick auf die Einführung des digitalen Tachographen im Mai 2006 sowie des verbindlichen Inkrafttretens der Abgasgrenzwertstufe Euro 4 im Herbst die Lkw-Nachfrage beeinflusst. In Japan sind die Verkäufe schwerer und mittelschwerer Lkw im Jahr 2006 ebenfalls gestiegen. In China stellte sich nach dem Rückgang im Vorjahr eine Erholung des Nutzfahrzeugmarkts ein.

Geschäftsentwicklung

Absatz. DaimlerChrysler hat im Jahr 2006 insgesamt 4,7 (i. V. 4,8) Mio. Fahrzeuge abgesetzt.

Die **Mercedes Car Group** konnte im Berichtsjahr mit 1.251.800 Fahrzeugen das Vorjahresniveau um 3% übertreffen. Die Marke Mercedes-Benz steigerte den Absatz um 5% auf 1.149.100 Fahrzeuge und hat damit trotz des verschärften Wettbewerbs ihre weltweite Marktposition im Segment der hochwertigen Pkw gefestigt. Ausschlaggebend dafür waren die sehr erfolgreichen Modellneuhheiten des Jahres 2005, insbesondere die neue S-, M- und B-Klasse. Die im Jahr 2006 vorgestellte neue CL- und GL-Klasse sowie die neue Generation der E- und SL-Klasse sind vom Markt ebenfalls sehr positiv aufgenommen worden und haben zum Erfolg der Marke Mercedes-Benz beigetragen. Der Absatz der Marke smart verringerte sich auf 102.700 (i. V. 124.300) Fahrzeuge. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Produktion des smart forfour eingestellt wurde. Erfreulich entwickelte sich der Absatz des smart fortwo, der im neunten und letzten Produktionsjahr vor dem Modellwechsel die geplanten Stückzahlen noch einmal übertraf (vgl. S. 82 ff.).

Die **Chrysler Group** hat im Jahr 2006 insgesamt zehn neue Produkte vorgestellt und das Geschäft außerhalb der USA deutlich ausgeweitet. Maßgeblich für die Geschäftsentwicklung waren jedoch der außerordentlich intensive Wettbewerb und die schwierige Marktsituation in den USA. Dort hat sich die Nachfragestruktur unerwartet schnell zuungunsten des Produktangebots der Chrysler Group verschoben: Als Folge der gestiegenen Kraftstoffpreise und der höheren Zinsen waren große und leistungsstarke Minivans, Geländewagen und Pickups weniger gefragt, während sich kleinere und sparsamere Fahrzeuge besser verkauften. Die Chrysler Group musste die Produktion und die Auslieferungen in der zweiten Jahreshälfte deutlich zurücknehmen, um die Bestände bei den Händlern zu reduzieren und den Weg für die neuen Produkte frei zu machen. Insgesamt ist der Absatz der Chrysler Group daher im Berichtsjahr auf 2,7 (i. V. 2,8) Mio. Fahrzeuge der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge zurückgegangen, die Verkäufe an Endkunden in den USA verringerten sich auf 2,1 (i. V. 2,3) Mio. Fahrzeuge, der US-Marktanteil sank auf 12,6 (i. V. 13,2)%. Da die Mehrzahl der neuen Modelle erst gegen Ende des Berichtsjahres in den Markt eingeführt wurden, konnten sie den Rückgang bei den anderen Produkten nicht ausgleichen (vgl. S. 86 ff.).

Die **Truck Group** konnte im Jahr 2006 an die sehr positive Entwicklung des Vorjahres anknüpfen und den Absatz um 1% auf den neuen Höchstwert von 537.000 schwere, mittelschwere und leichte Lkw nochmals steigern. Der Absatz von Trucks Europa/Lateinamerika lag mit 142.100 Fahrzeugen um 4% unter dem Vorjahresniveau. Einem Wachstum in Westeuropa standen dabei rückläufige Verkäufe in anderen Regionen, vor allem im Nahen und Mittleren Osten sowie in Brasilien, gegenüber. Der Absatz des Bereichs Trucks NAFTA stieg um 3% auf 208.300 Fahrzeuge; dieser Anstieg ist vor allem auf Vorzieheffekte im Rahmen der zum 1. Januar 2007 wirksam gewordenen Verschärfung der Emissionsvorschriften EPA07 zurückzuführen. Trucks Asia hat mit 186.600 abgesetzten Fahrzeugen der Marke Mitsubishi Fuso gegenüber dem Vorjahr um 4% zugelegt. Hierzu haben nicht nur Vorzieheffekte aus der Einführung neuer Abgasnormen beigetragen, sondern vor allem auch das wieder gewonnene Kundenvertrauen als Ergebnis unserer Qualitäts-offensive (vgl. S. 90 ff.).

Wichtige Marktanteile	2006	2005	06/05
in %			Veränderung Prozentpunkte
Mercedes Car Group (ohne smart)			
Westeuropa	4,6	4,5	+0,1
davon Deutschland	9,8	10,0	-0,2
USA	1,5	1,7	+0,2
Japan	1,0	0,9	+0,1
Chrysler Group			
USA	12,6	13,2	-0,6
Pkw USA	6,7	7,0	-0,3
Leichte Nfz USA	17,4	18,1	-0,7
Truck Group			
Mittelschwere und schwere Lkw Westeuropa	22,0	22,2	-0,2
davon Deutschland	40,4	42,5	-2,1
Schwere Lkw NAFTA	33,2	36,1	-2,9
Mittelschwere Lkw NAFTA	21,4	23,5	-2,1
Mittelschwere und schwere Lkw Brasilien	31,9	31,3	+0,6
Lkw Japan	25,4	23,2	+2,2
Transporter			
Mittlere und schwere Transporter Westeuropa	16,0	16,2	-0,2
davon Deutschland	25,8	26,8	-1,0
Busse			
Schwere Busse Westeuropa	25,2	26,4	-1,2
davon Deutschland	52,2	58,7	-6,5

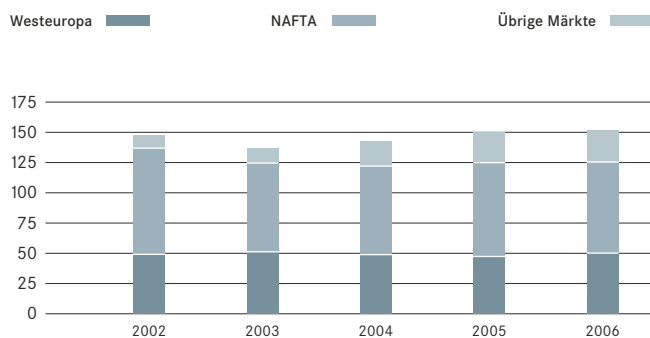
Der Absatz des Bereichs **Transporter** lag im Berichtsjahr mit 256.900 Fahrzeugen (-4%) aufgrund des Modellwechsels beim Sprinter und der damit verbundenen Produktionsausfälle leicht unter dem Vorjahresniveau. Der neue Sprinter wurde vom Markt sehr positiv aufgenommen. Bis zum Ende des Berichtsjahres konnten bereits 59.400 neue Modelle abgesetzt werden. Insgesamt erreichte der Absatz des Sprinter 157.200 (i. V. 164.000) Fahrzeuge. Beim Vito/Viano setzte sich die erfreuliche Geschäftsentwicklung mit 94.100 (i. V. 90.900) abgesetzten Fahrzeugen fort. Vom Gesamtabsatz des Bereichs entfielen 180.600 (i. V. 188.300) Transporter auf Westeuropa und 28.500 (i. V. 28.100) auf die NAFTA-Region (vgl. S. 96).

Der Absatz des Bereichs **Busse** lag mit weltweit 36.200 Bussen und Fahrgestellen der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion auf Vorjahresniveau. In Europa konnten wir in einem wachsenden Markt mit einem Absatz von 8.700 Fahrzeugen (+4%) und einem Marktanteil von 22% (i. V. 22%) unsere führende Position behaupten. In Lateinamerika (ohne Mexiko) legte der Absatz um 14% auf 17.100 Fahrzeuge zu; der Marktanteil erreichte 48% (i. V. 49%). In der Region NAFTA haben wir in einem rückläufigen Markt 6.300 (i. V. 6.700) Busse und Fahrgestelle abgesetzt (vgl. S. 97).

Das Geschäftsfeld **Financial Services** hat im Jahr 2006 seine positive Geschäftsentwicklung fortgesetzt und seine Marktposition weiter verbessert. Das Neugeschäft stieg um 10% auf 53,0 Mrd. €. Mit 113,3 Mrd. € lag das Vertragsvolumen um 4% unter dem Wert des Vorjahres; bereinigt um Wechselkurseffekte stieg es um 5%. Zum Jahresende 2006 umfasste das Portfolio 6,5 Mio. finanzierte und verleaste Fahrzeuge. Zur positiven Geschäftsentwicklung haben alle Regionen beigetragen. Weltweit lag der Fokus unserer länderübergreifenden Aktivitäten darauf, die Effizienz sowie die Kunden- und Händlerzufriedenheit weiter zu steigern (vgl. S. 94).

Konzernumsatz nach Regionen

(in Milliarden €)



Auftragsabwicklung. Die Mercedes Car Group, die Truck Group sowie die Bereiche Transporter und Busse fertigen auf Bestellung individuell nach den Wünschen der Endkunden ausgestattete Fahrzeuge. Dabei nutzen wir alle Möglichkeiten, die Kapazitäten bei einzelnen Modellen flexibel der sich verändernden Nachfrage anzupassen.

Die Chrysler Group fertigt die Fahrzeuge der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge vor allem auf der Basis interner Absatzprognosen, Bestellungen durch die Händler und zu einem geringeren Anteil auf Bestellung von Endkunden. Die meisten Endkunden kaufen Chrysler-, Jeep®- und Dodge-Fahrzeuge direkt aus den Beständen des Händlers. Die Händler kontrollieren ihre Lagerbestände und bestellen bei der Chrysler Group die Mengen, die erforderlich sind, um die lokale Nachfrage zu befriedigen.

Umsatz. Der Konzernumsatz von DaimlerChrysler stieg im Jahr 2006 um 1% auf 151,6 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte und Veränderungen im Konsolidierungskreis war ein Anstieg um 2% zu verzeichnen. Das Geschäftsvolumen der Mercedes Car Group erhöhte sich um 9% auf 54,6 Mrd. €. Dazu haben sowohl der höhere Absatz als auch ein günstigerer Modell-Mix beigetragen. Infolge des deutlichen Absatzrückgangs und eines im Jahresvergleich schwächeren US-Dollars gegenüber dem Euro war der Umsatz der Chrysler Group mit 47,1 Mrd. € um 6% niedriger als im Vorjahr. Wegen der weiterhin lebhaften Nachfrage in nahezu allen wichtigen Märkten konnte die Truck Group den Umsatz um 5% auf 32,0 Mrd. € steigern. Und auch bei den Transportern sowie im Bereich DaimlerChrysler Buses, die im Segment Van, Bus, Other berücksichtigt werden, stieg der Umsatz um 5% auf 8,5 Mrd. € bzw. um 4% auf 4,0 Mrd. €. Das Geschäftsfeld Financial Services trug mit 17,2 (i. V. 15,4) Mrd. € zum Konzernumsatz bei. Der Geschäftsbereich Off-Highway, der im März 2006 an den schwedischen Finanzinvestor EQT veräußert wurde, ist im Konzernumsatz noch mit 0,3 (i. V. 2,1) Mrd. € enthalten. In der regionalen Betrachtung stieg der Umsatz von DaimlerChrysler in Westeuropa um 6% auf 50,1 Mrd. €; in der NAFTA lag er mit 75,3 Mrd. € um 3% unter dem Vorjahreswert. In den übrigen Märkten konnten wir das Geschäftsvolumen um 5% auf 26,1 Mrd. € steigern.

Umsatz

	2006	2005	06/05
Werte in Millionen €			Veränd. in %
DaimlerChrysler-Konzern	151.589	149.776	+1
Mercedes Car Group	54.579	50.015	+9
Chrysler Group	47.116	50.118	-6
Truck Group	31.988	30.368	+5
Financial Services	17.154	15.439	+11
Van, Bus, Other	13.439	14.835	-9

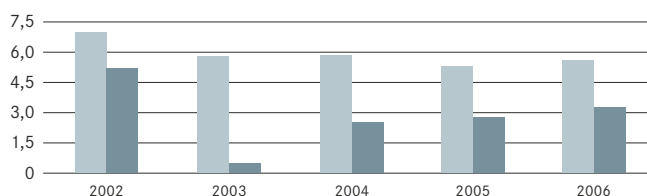
Ertragslage

Ergebnisentwicklung

(in Milliarden €)

Operating Profit

Konzernergebnis



Operating Profit

Operating Profit (Loss) nach Segmenten

	2006	2005	06/05 Veränd. in %
Werte in Millionen €			
Mercedes Car Group	2.415	(505)	.
Chrysler Group	(1.118)	1.534	.
Truck Group	2.020	1.606	+26
Financial Services	1.714	1.468	+17
Van, Bus, Other	913	1.091	-16
Eliminierungen	(427)	(9)	.
DaimlerChrysler-Konzern	5.517	5.185	+6

DaimlerChrysler erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Operating Profit in Höhe von 5.517 Mio. €, verglichen mit 5.185 Mio. € im Jahr 2005.

Die Entwicklung des Operating Profit des Konzerns war vor allem vom deutlichen Ergebnisrückgang bei der Chrysler Group geprägt. Dieser konnte jedoch durch die erhebliche Ergebnisverbesserung bei der Mercedes Car Group und die erneut gesteigerten Ergebnisse der Truck Group und des Geschäftsfelds Financial Services mehr als ausgeglichen werden. Der Ergebnisbeitrag des Segments Van, Bus, Other lag unter dem Vorjahresniveau.

Im Vergleich zum Vorjahr ungünstigere Währungssicherungskurse haben den Operating Profit im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut belastet.

Ferner führte die Preisentwicklung bei bestimmten Rohmaterialien, unter anderem bei ausgewählten Edelmetallen, zu einer stärkeren Belastung des Konzern-Operating Profit. Die dadurch entstandenen höheren Materialkosten konnten jedoch durch das aktive Materialkostenmanagement vollständig ausgeglichen werden.

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

Sonderfaktoren im Operating Profit

	2006	2005
Werte in Millionen €		
Mercedes Car Group		
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einstellung des smart forfour bzw. der Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart	(946)	(1.111)
Aufwendungen für Personalanpassungsmaßnahmen im Rahmen von CORE	(286)	(570)
Ertrag durch Anpassung der Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen	91	-
Ertrag durch Auflösung einer Rückstellung nach dem positiven Entscheid im Verfahren um die Verletzung von EU-Wettbewerbsregeln	-	60
Chrysler Group		
Ertrag aus dem Verkauf des Testgeländes »Arizona Proving Grounds«	-	240
Aufwendungen durch die finanzielle Unterstützung für den Lieferanten Collins & Aikman	(66)	(99)
Niedrigerer Abschreibungsaufwand für Produktionsmittel	-	105
Vertragsstrafen sowie außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen im Zusammenhang mit der Reduzierung des Einkaufsvolumens für den Chrysler Crossfire	-	(107)
Truck Group		
Ertrag durch Einigung mit Mitsubishi Motors Corporation bezüglich der Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen bei MFBTC	-	276
Wertberichtigung im Zusammenhang mit der Veräußerung von American LaFrance	-	(87)
Ertrag durch Anpassung der Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen	55	-
Ertrag aus der Veräußerung des Off-Highway-Geschäfts	13	-
Van, Bus, Other		
Aufwendungen im Rahmen des neuen Managementmodells	(393)	-
Ertrag aus der Veräußerung des Off-Highway-Geschäfts	248	-
Erträge aus der Veräußerung nicht betriebsnotwendiger Immobilien	133	-
Ertrag durch Anpassung der Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen	20	-

Die **Mercedes Car Group** erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Operating Profit von 2.415 Mio. €, verglichen mit einem Operating Loss von 505 Mio. € im Vorjahr.

Die Ergebnisse beider Jahre waren erheblich von Sonderfaktoren beeinflusst. So ergaben sich im Zusammenhang mit der Einstellung des smart forfour im Jahr 2006 Aufwendungen in Höhe von 946 Mio. €, während im Jahr 2005 als Folge der Neuausrichtung von smart Aufwendungen von 1.111 Mio. € angefallen waren. Die Belastungen aus den Personalanpassungen bei Mercedes-Benz Pkw im Rahmen des Programms CORE gingen im Jahr 2006 auf 286 (i. V. 570) Mio. € zurück. Weitere Sonderfaktoren, die die Ergebnisse beider Jahre positiv beeinflussten, können der Tabelle auf der Seite 43 entnommen werden.

Der deutliche Anstieg des operativen Ergebnisses ist insbesondere auf die im Rahmen des Programms CORE erzielten Effizienzsteigerungen zurückzuführen. Darüber hinaus wirkten sich die höheren Fahrzeugauslieferungen von Mercedes-Benz Pkw sowie der verbesserte Modell-Mix durch die Einführung der neuen S- sowie M- und GL-Klasse positiv auf den Operating Profit aus. Gegenläufig haben Wechselkurseffekte den Operating Profit im Jahr 2006 negativ beeinflusst.

Die **Chrysler Group** verzeichnete im Geschäftsjahr 2006 einen Operating Loss von 1.118 Mio. €, nach einem Operating Profit von 1.534 Mio. € im Vorjahr.

Der Ergebnisrückgang resultierte im Wesentlichen aus einer negativen Nettopreisentwicklung, einer ungünstigeren Produkt- und Absatzstruktur und geringeren Fahrzeugauslieferungen in den USA. Diese Entwicklungen spiegeln das weiterhin schwierige Marktumfeld in den USA im abgelaufenen Geschäftsjahr wider. Dieses war geprägt durch den Rückgang des Marktvolumens, einer Nachfrageverschiebung hin zu kleineren, verbrauchsgünstigeren Fahrzeugen infolge der höheren Benzinpreise sowie durch die Auswirkungen eines höheren Zinsniveaus. Diese negativen Einflüsse konnten teilweise durch den Markterfolg der neuen Produkte, die überwiegend in der zweiten Jahreshälfte in den Märkten eingeführt wurden, ausgeglichen werden. Einige dieser Fahrzeuge tragen der Nachfrageverschiebung hin zu kleineren Fahrzeugen Rechnung, was zu einem positiven Ergebnisbeitrag im vierten Quartal 2006 führte. Ferner führte die Unterstützung für den Zulieferer Collins & Aikman im Berichtsjahr zu Sonderaufwendungen von 66 (i. V. 99) Mio. €. Das Vorjahresergebnis enthielt einen Ertrag von 240 Mio. € aus dem Verkauf des Testgeländes »Arizona Proving Grounds«. Weitere Sonderfaktoren, die das Ergebnis des Jahres 2005 beeinflusst haben, sind aus der Tabelle auf Seite 43 ersichtlich.

Die **Truck Group** erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2006 einen Operating Profit von 2.020 (i. V. 1.606) Mio. € und erzielte damit eine deutliche Ergebnissteigerung. Der Operating Profit des Vorjahres enthielt einen Sonderertrag von 276 Mio. € aus der Einigung mit der Mitsubishi Motors Corporation im Zusammenhang mit den Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation. Der Einfluss weiterer Sonderfaktoren auf die Ergebnisse beider Jahre ist aus der Tabelle auf Seite 43 ersichtlich.

Der Anstieg des operativen Ergebnisses ist insbesondere auf Effizienzsteigerungen im Rahmen des Global Excellence Programms sowie eine verbesserte Produktpositionierung und einen günstigeren Modell-Mix zurückzuführen. Darüber hinaus trug das höhere Absatzvolumen, das vor allem auf Vorzieheffekte im Zusammenhang mit strengeren Emissionsvorschriften in wichtigen Märkten zurückzuführen ist, zur Verbesserung des Operating Profit bei. Ergebnisbelastungen ergaben sich im Jahr 2006 vor allem durch höhere Aufwendungen für neue Fahrzeugprojekte und die Erfüllung künftiger Emissionsvorschriften.

Financial Services verbesserte den Operating Profit im abgelaufenen Jahr deutlich von 1.468 Mio. € auf 1.714 Mio. €.

Zu dieser Ergebnissteigerung haben das gestiegene Neugeschäft und weitere Effizienzsteigerungen beigetragen, wodurch Belastungen aus dem höheren Zinsniveau und gestiegenen Risikokosten mehr als ausgeglichen werden konnten. Die Geschäftsentwicklung von Toll Collect hat sich ebenfalls positiv auf die Entwicklung des Operating Profit ausgewirkt.

Der Operating Profit des Segments **Van, Bus, Other** lag im Jahr 2006 bei 913 (i. V. 1.091) Mio. €; darin enthalten sind Aufwendungen von 393 Mio. € für die Umsetzung des neuen Managementmodells, die überwiegend für Personalanpassungen in den Verwaltungsbereichen des DaimlerChrysler-Konzerns anfielen. Erträge entstanden im Jahr 2006 durch die Veräußerung nicht betriebsnotwendiger Immobilien (133 Mio. €) und des Off-Highway-Geschäfts (248 Mio. €). Der Operating Profit des Jahres 2005 enthielt noch einen operativen Ergebnisbeitrag des Off-Highway-Geschäfts in Höhe von 144 Mio. €.

Die Bereiche Transporter und Busse erzielten wiederum positive Ergebnisse. Bei Mercedes-Benz Transporter führte die Einführung des neuen Sprinter jedoch zu einem Rückgang des Operating Profit. Der Bereich Busse konnte sein operatives Ergebnis aufgrund einer verbesserten Produktpositionierung in Lateinamerika und der im Rahmen laufender Effizienzprogramme erzielten Effizienzsteigerungen verbessern.

Die EADS trug mit 649 Mio. € zum Operating Profit des Segments bei und lag damit unter dem Vorjahresergebnis von 757 Mio. €. Der Rückgang steht überwiegend im Zusammenhang mit der Verzögerung der Auslieferungen des Airbus A380. Ferner haben ungünstigere Währungssicherungskurse das Ergebnis der EADS belastet. Weitere Aufwendungen, die bei der EADS im vierten Quartal 2006 im Zusammenhang mit der Verzögerung des Airbus A380, mit der Entscheidung zur Entwicklung des Airbus A350 XWB sowie infolge von Effizienzsteigerungsprogrammen entstanden, sind aufgrund des dreimonatigen Zeitversatzes, mit dem EADS in den DaimlerChrysler-Konzern einbezogen wird, nicht im Operating Profit enthalten.

Der Anstieg der erfolgswirksamen **Eliminierungen** resultierte im Wesentlichen aus dem Leasinggeschäft in Deutschland und der Zunahme der Bestandsfinanzierungen europäischer Händler. Die hierbei entstandenen Ergebnisse aus Fahrzeuglieferungen zwischen den Geschäftsfeldern sind aus Konzernsicht nicht realisiert und wurden eliminiert.

**Überleitung vom Operating Profit der Geschäftsfelder
zum Ergebnis vor Finanzergebnis**

	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Truck Group	Financial Services	Van, Bus, Other	Summen der Geschäfts- felder	Eliminie- rungen	Daimler- Chrysler- Konzern
Werte in Millionen €								
2006								
Operating Profit (Loss)	2.415	(1.118)	2.020	1.714	913	5.944	(427)	5.517
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	2	(1.167)	(34)	(8)	(47)	(1.254)	-	(1.254)
Operatives Beteiligungsergebnis	(124)	-	10	(54)	(719)	(887)	116	(771)
Übriges nicht operatives Ergebnis	-	-	4	(4)	(115)	(115)	-	(115)
Ergebnis vor Finanzergebnis	2.293	(2.285)	2.000	1.648	32	3.688	(311)	3.377
2005								
Operating Profit (Loss)	(505)	1.534	1.606	1.468	1.091	5.194	(9)	5.185
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(33)	(1.030)	(38)	(6)	(68)	(1.175)	-	(1.175)
Operatives Beteiligungsergebnis	(14)	(1)	(28)	38	(725)	(730)	90	(640)
Übriges nicht operatives Ergebnis	-	-	-	(5)	(144)	(149)	-	(149)
Ergebnis vor Finanzergebnis	(552)	503	1.540	1.495	154	3.140	81	3.221

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

Der Überleitungsposten »Operatives Beteiligungsergebnis« beinhaltet die operativen Ergebnisbeiträge der Beteiligungen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis auszuweisen sind. Diese werden dem Operating Profit des jeweiligen Geschäftsfelds zugeordnet. In den Jahren 2006 und 2005 ergaben sich hieraus insgesamt positive Beiträge zum Operating Profit von 771 bzw. 640 Mio. €.

Der Anstieg war unter anderem auf verbesserte anteilige Ergebnisse von Toll Collect sowie auf Erträge aus dem Verkauf nicht betriebsnotwendiger Immobilien bei Beteiligungsgesellschaften (51 Mio. €) zurückzuführen. Gegenläufig verminderte sich der anteilige Ergebnisbeitrag der EADS.

Finanzielle Steuerungsgrößen

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

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

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

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

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

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

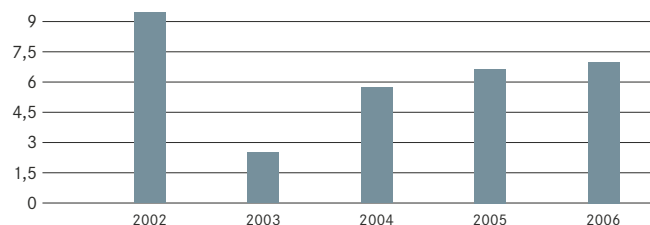
Ergebnisgröße. Als operative Ergebnisgröße wird auf Konzernebene das Net Operating Income herangezogen, das sich aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Konzernergebnis ableiten lässt. Auf der Ebene der Geschäftsfelder wird der Operating Profit verwendet. Dieser wird, wie auf Seite 46 dargestellt, aus dem Ergebnis vor Finanzergebnis abgeleitet und reflektiert die spezielle Ergebnisverantwortung der Geschäftsfelder.

Net Assets. Die Net Assets werden auf Konzernebene passivisch aus den bilanziellen Komponenten Konzerneigenkapital (inklusive der Minderheitenanteile) sowie den Finanzverbindlichkeiten und Pensionsrückstellungen des Industriegeschäfts bestimmt. Auf der Ebene der industriellen Geschäftsfelder wird eine aktive Ermittlung der Net Assets auf Basis der zurechenbaren, operativen Bestandteile des Vermögens und der Verbindlichkeiten vorgenommen. Die durchschnittlichen Net Assets bestimmen sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende des Geschäftsjahres. Für Financial Services erfolgt entsprechend der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft eine Steuerung auf Basis des Eigenkapitals (Equity).

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

Kapitalrendite (RONA) DaimlerChrysler-Konzern (nach Steuern)

(in %)



sich dann als gewichteter Mittelwert der einzelnen Verzinsungsansprüche; im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz bei 7% nach Steuern. Auf der Ebene der industriellen Geschäftsfelder belief sich der Kapitalkostensatz vor Steuern auf 11%, für Financial Services wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von 14% verwendet.

Kapitalkostensatz	2006	2005
in Prozent		
Konzern, nach Steuern	7	7
Industrielle Geschäftsfelder, vor Steuern	11	11
Financial Services, vor Steuern	14	14

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

Kapitalrenditen (RONA) und Value Added

Der Konzern erzielte einen Return on Net Assets von 6,9% (i. V. 6,6%) und lag damit leicht unter dem Mindestverzinsungsanspruch von 7%. Der Value Added hat sich um 0,2 auf -0,1 Mrd. € verbessert. Dabei wurde das gegenüber dem Vorjahr höhere Net Operating Income (3,9 Mrd. €; i. V. 3,6 Mrd. €) durch den Anstieg der durchschnittlichen Net Assets (56,7 Mrd. €; i. V. 55,3 Mrd. €) teilweise kompensiert. Der Anstieg der Net Assets war insbesondere auf höhere latente Steuern im Industriegeschäft zurückzuführen, die im Wesentlichen mit der geänderten Bilanzierung der Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen in Zusammenhang stehen.

Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group konnte mit einem Return on Net Assets von 19,6% (i. V. -3,8%) den Mindestverzinsungsanspruch deutlich übertreffen. Der Anstieg resultierte insbesondere aus der Ergebnisverbesserung infolge der erzielten Effizienzsteigerungen im Rahmen des Programms CORE sowie aus höheren Fahrzeugauslieferungen und einem verbesserten Modell-Mix. Darüber hinaus haben rückläufige Net Assets zum Anstieg des Return on Net Assets beigetragen. Die Entwicklung der Net Assets war insbesondere auf den Rückgang der Vorratsbestände und der Sachanlagen zurückzuführen.

Das Geschäftsfeld Chrysler Group lag im Jahr 2006 mit einem Return on Net Assets von -11,6% (i. V. 18,2%) deutlich unter dem Mindestverzinsungsanspruch. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultierte sowohl aus dem negativen Ergebnis als auch aus dem Anstieg der Net Assets. Der Anstieg der Net Assets war neben niedrigeren Garantierückstellungen im Wesentlichen auf die im Jahr 2006 höheren durchschnittlichen Bestände an Vorräten und Sachanlagen zurückzuführen.

Mit einem Return on Net Assets von 24,1% (i. V. 21,0%) konnte das Geschäftsfeld Truck Group trotz gestiegener Net Assets den Mindestverzinsungsanspruch erneut erheblich übertreffen. Neben Effizienzsteigerungen führte insbesondere das höhere Absatzvolumen aufgrund vorgezogener Verkäufe infolge strengerer Emissionsvorschriften zu dieser positiven Entwicklung. Gegenläufig wirkte in geringerem Umfang der Anstieg der Net Assets als Folge niedrigerer Rückstellungen und Investitionen für neue Produkte.

In den operativen Einheiten des Segments Van, Bus, Other war der Return on Net Assets nahezu unverändert. Die rückläufigen Ergebnisse bei Mercedes-Benz Transporter und der EADS konnten durch einen höheren Ergebnisbeitrag des Bereichs Busse und durch das Veräußerungsergebnis aus dem Verkauf des Off-Highway-Geschäfts ausgeglichen werden. Der Rückgang der Net Assets dieser Bereiche stand überwiegend im Zusammenhang mit der Veräußerung des Off-Highway-Geschäfts.

Das Geschäftsfeld Financial Services verzeichnete mit 18,2% einen Anstieg des Return on Equity (i. V. 16,2%) und konnte wie im Vorjahr den Mindestverzinsungsanspruch von 14% übertreffen. Der gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnende Anstieg war im Wesentlichen auf die deutliche Ergebnisverbesserung infolge des gestiegenen Geschäftsvolumens im Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft und der positiven Entwicklung bei Toll Collect zurückzuführen.

Value Added			
	2006	2005	06/05
Werte in Millionen €			Veränd. in %
DaimlerChrysler-Konzern	(58)	(236)	.

Entwicklung der Kapitalrenditen				
	2006 (Jahresdurchschnitt in Mrd. €)	2005 Net Assets	2006 Return on Net Assets	2005 %
DaimlerChrysler-Konzern, nach Steuern	56,7	55,3	6,9	6,6
Industrielle Geschäftsfelder, vor Zinsen und Steuern				
Mercedes Car Group	12,3	13,2	19,6	(3,8)
Chrysler Group	9,6	8,4	(11,6)	18,2
Truck Group	8,4	7,7	24,1	21,0
Van, Bus, Other ¹	7,8	8,4	18,5	18,3
	Eigenkapital		Return on Equity ²	
Financial Services	9,4	9,1	18,2	16,2

1 Van, Bus, Other beinhaltet die operativen Einheiten Van, Bus, die Beteiligung an EADS sowie für das Jahr 2005 Off-Highway.
2 Vor Steuern.

Überleitung zum Net Operating Income			
	2006	2005	06/05
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Konzernergebnis	3.227	2.846	+13
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	56	74	-24
Zinsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	153	192	-20
Zinsanteil am Altersversorgungs-aufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	478	523	-9
Net Operating Income	3.914	3.635	+8

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

Net Assets ¹ (Nettovermögen) des DaimlerChrysler-Konzerns			
	2006	2005	06/05
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Eigenkapital ²	33.266	35.824	-7
Anteile in Fremdbesitz	663	653	+2
Finanzverbindlichkeiten des industriellen Bereichs	5.056	4.146	+22
Pensionsrückstellungen des industriellen Bereichs	18.467	15.413	+20
Net Assets (Nettovermögen)	57.452	56.036	+3

1 Jahresendwerte; Jahresdurchschnitt: 56,7 (i. V. 55,3) Mrd. €.
2 Bereinigt um die Auswirkungen aus der Anwendung von SFAS 133.

Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung			
	2006	2005	06/05
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Umsatzerlöse	151.589	149.776	+1
Umsatzkosten	(125.673)	(122.861)	+2
Bruttoergebnis vom Umsatz	25.916	26.915	-4
Vertriebs-, allgem. Verwaltungs- kosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(18.513)	(18.981)	-2
Forschungs- und Entwicklungskosten	(5.331)	(5.649)	-6
Sonstige betriebliche Erträge	1.305	966	+35
Abschreibungen auf Geschäftswerte	-	(30)	.
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.377	3.221	+5
Finanzergebnis	616	217	+184
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.993	3.438	+16
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(706)	(513)	+38
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust	(56)	(74)	-24
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47	3.231	2.851	+13
Anpassungen aus der Erstanwen- dung von SFAS 123R und FIN 47	(4)	(5)	-20
Konzernergebnis	3.227	2.846	+13

Die **Umsatzerlöse** von DaimlerChrysler stiegen im Jahr 2006 um 1% auf 151,6 Mrd. €.

Die **Umsatzkosten** lagen im Jahr 2006 mit 125,7 Mrd. € um 2% über dem Vorjahreswert und stiegen damit geringfügig stärker als der Umsatz. Das Bruttoergebnis vom Umsatz verminderte sich dadurch von 18,0% auf 17,1%. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die unterproportionale Verringerung der Umsatzkosten bei der Chrysler Group zurückzuführen. In beiden Jahren sind in den Umsatzkosten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Restrukturierung von smart (2006: 0,7 Mrd. €; 2005: 0,8 Mrd. €) sowie den Personalanpassungsmaßnahmen bei der Mercedes Car Group (2006: 0,2 Mrd. €; 2005: 0,5 Mrd. €) enthalten.

Die **Vertriebskosten** verminderten sich um 3% auf 11,6 Mrd. €. Dazu trugen unter anderem niedrigere Werbeaufwendungen bei der Chrysler Group, Wechselkurseffekte und die Entkonsolidierung des Off-Highway-Geschäfts bei. Die Vertriebskosten enthalten in beiden Jahren Aufwendungen im Zusammenhang mit der Restrukturierung von smart (2006: 0,2 Mrd. €; 2005: 0,1 Mrd. €); das Personalanpassungsprogramm bei der Mercedes Car Group belastete die Vertriebskosten im Jahr 2006 nur noch geringfügig, nachdem im Jahr 2005 Belastungen von 0,1 Mrd. € anfielen. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen nahm von 8,0% auf 7,7% ab.

Die **allgemeinen Verwaltungskosten** stiegen im abgelaufenen Geschäftsjahr um 1% auf 6,2 Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen durch die Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Personalabbau in den Verwaltungsbereichen (0,3 Mrd. €) bedingt. Der Anteil der Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen lag im Vergleich zum Vorjahr unverändert bei 4,1%.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** verringerten sich auf 0,7 (i. V. 0,9) Mrd. €. Im Vorjahr entstanden im Zusammenhang mit der Restrukturierung von smart sonstige betriebliche Aufwendungen von 0,2 Mrd. €.

Die **Forschungs- und Entwicklungskosten** betragen im abgelaufenen Jahr 5,3 (i. V. 5,6) Mrd. €. Der Anteil der Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen lag im Jahr 2006 bei 3,5 (i. V. 3,8)%. Der Rückgang ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr noch Forschungs- und Entwicklungskosten für den smart forfour anfielen bzw. höhere Aufwendungen für den smart fortwo-Nachfolger entstanden sind. Darüber hinaus trugen die Entkonsolidierung des Off-Highway-Geschäfts und Wechselkurseffekte zu dem Rückgang bei.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** übertrafen im Jahr 2006 mit 1,3 Mrd. € das Vorjahresniveau von 1,0 Mrd. €. In Folge der Veräußerungen des Off-Highway-Geschäfts und nicht betriebsnotwendiger Immobilien sowie höherer Versicherungsentschädigungen ergaben sich im Jahr 2006 sonstige betriebliche Erträge von zusammen 0,5 Mrd. €. Im Vorjahr führte der Verkauf eines Testgeländes der Chrysler Group zu einem Ertrag von 0,2 Mrd. €.

Das **Finanzergebnis**, das sich aus dem Beteiligungs-, dem Zins- sowie dem übrigen Finanzergebnis zusammensetzt, verbesserte sich im Jahr 2006 auf 0,6 (i. V. 0,2) Mrd. €.

Das **Beteiligungsergebnis** lag mit 0,4 Mrd. € unter dem Vorjahresergebnis von 0,9 Mrd. €, in dem ein Ertrag von 0,7 Mrd. € im Zusammenhang mit der Veräußerung der restlichen Anteile an der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) enthalten war. Positiv wirkten sich im Jahr 2006 vor allem der verbesserte Ergebnisbeitrag unserer at-equity bilanzierten Beteiligung Toll Collect sowie Beteiligungserträge infolge der Veräußerung nicht betriebsnotwendiger Immobilien aus. Der Ergebnisbeitrag von EADS lag leicht unter dem Wert des Vorjahres.

Die Verbesserung des **Zinsergebnisses** von -0,6 auf -0,3 Mrd. € ist überwiegend auf verminderte unrealisierte Verluste aus der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten zurückzuführen, die nicht in ein Hedge-Accounting einbezogen werden können.

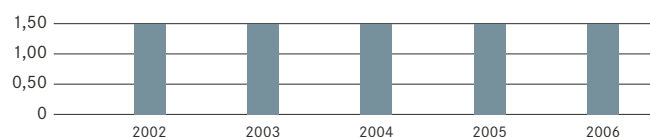
Das **übrige Finanzergebnis** lag mit 0,5 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert von -0,1 Mrd. €. Ausschlaggebend hierfür waren zwei Finanztransaktionen zur Kurssicherung von EADS-Anteilen. Diese wurden im Juli 2004 für einen EADS-Anteil von rund 3% und im April 2006 für einen EADS-Anteil von 7,5% abgeschlossen. Auf Basis der vertraglichen Vereinbarungen, EADS-Aktien ab dem Jahr 2007 zu bestimmten Sicherungskursen abgeben zu können, entstand aufgrund des Kursrückgangs der EADS-Aktie im Jahr 2006 ein Bewertungsertrag in Höhe von insgesamt 0,5 Mrd. €; im Jahr 2005 resultierten hieraus Belastungen von 0,2 Mrd. €, denen jedoch gestiegene Erträge aus anderen Wertpapierverkäufen gegenüberstanden.

Im Jahr 2006 betrug der Aufwand für **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** 0,7 (i. V. 0,5) Mrd. €. Bezogen auf das Ergebnis vor Ertragsteuern in Höhe von 4,0 (i. V. 3,4) Mrd. € ergibt sich eine Steuerquote von 17,7% gegenüber 14,9% im Vorjahr. Größtenteils steuerfreie Ergebnisbeiträge der at-equity bilanzierten Beteiligung an EADS sowie steuerfreie Erträge im Zusammenhang mit den Netto-Pensionsaufwendungen und den Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen wirkten sich in beiden Jahren reduzierend auf die Steuerquote aus.

Die im Jahr 2006 relativ geringe Steuerquote spiegelt darüber hinaus die Zusammensetzung des Vorsteuerergebnisses wider, das größtenteils steuerfreie Erträge im Zusammenhang mit zwei Finanztransaktionen zur Kursabsicherung von EADS-Anteilen beinhaltet.

Dividende je Aktie

(in €)



Weiterhin führten die Anerkennung von Steuergutschriften für Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen durch die US-amerikanische Steuerbehörde sowie eine Anpassung von passiven latenten Steuern und Steuerrückstellungen zu einem Steuerertrag, der größtenteils kompensiert wurde durch zusätzlich notwendige Risikoversorge im Zusammenhang mit der derzeit laufenden grenzüberschreitenden Prüfung von Verrechnungspreisen. Insgesamt ergab sich hieraus ein Steuerertrag von 0,2 Mrd. € im Jahr 2006. Gegenläufig waren Wertberichtigungen auf bei ausländischen Gesellschaften bilanzierte aktive latente Steuern notwendig.

Im Jahr 2005 reduzierten im Wesentlichen teilweise steuerfreie Erträge im Zusammenhang mit den Ausgleichsleistungen für MFTBC, der Veräußerung der Anteile an MMC sowie weiteren Wertpapierverkäufen zusätzlich die Steuerquote.

Weitere Informationen zu den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag können der Anmerkung 8 im Konzernanhang entnommen werden.

Der **Konzern-Jahresüberschuss** stieg um 0,4 Mrd. € auf 3,2 (i. V. 2,8) Mrd. €. Auf Basis des ausgewiesenen Jahresüberschusses ergab sich ein Gewinn je Aktie von 3,16 €, verglichen mit 2,80 € im Vorjahr.

Im Anstieg des Konzern-Jahresüberschusses spiegeln sich insbesondere die Verbesserungen des Operating Profit (0,3 Mrd. €) sowie des Zins- und übrigen Finanzergebnisses (0,9 Mrd. €) wider. Gegenläufig wirkte der Anstieg der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (0,2 Mrd. €). Darüber hinaus enthielt das Beteiligungsergebnis des Jahres 2005 einen Ertrag im Zusammenhang mit dem Verkauf der restlichen Anteile an MMC (0,7 Mrd. €).

Dividende

Vorstand und Aufsichtsrat schlugen der am 4. April 2007 stattfindenden Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der DaimlerChrysler AG von 1.542 Mio. € bzw. 1,50 € je Aktie an die Aktionäre auszuschütten. Die vorgeschlagene Dividende berücksichtigt sowohl die Entwicklungen von operativem Ergebnis und Cash Flow im abgelaufenen Jahr als auch die Perspektiven für die folgenden Geschäftsjahre.

Im Vorjahr wurden 1.527 Mio. € bzw. 1,50 € je Aktie ausgeschüttet.

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

DaimlerChrysler-Konzern 360.385

Mercedes Car Group 99.343

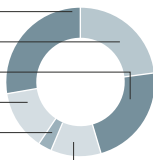
Chrysler Group 80.735

Truck Group 83.237

Vertrieb Fahrzeuge 46.952

Financial Services 10.718

Van, Bus, Other 39.400



Beschäftigung

Weltweit 360.385 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zum 31. Dezember 2006 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 360.385 (i.V. 382.724) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon waren 166.617 (i.V. 182.060) in Deutschland und 94.792 (i.V. 97.480) in den USA tätig. Die Zahl der Auszubildenden belief sich auf 9.352 (i.V. 9.880). Gegenüber dem Vorjahr verminderte sich die Zahl der Beschäftigten vor allem infolge der Umsetzung der Effizienzsteigerungsprogramme in den Verwaltungsbereichen und den operativen Einheiten sowie durch den Verkauf des Off-Highway-Geschäfts mit rund 7.000 Beschäftigten. Im Rahmen der Umsetzung des neuen Managementmodells wurden teilweise auch Funktionen, die bisher auf Konzernebene ausgeübt wurden, den Geschäftsfeldern zugeordnet. So sind die rund 2.000 Beschäftigten der bisherigen Konzernforschung nun im Ausweis der Mercedes Car Group enthalten, nachdem die Konzernforschung mit dem Entwicklungsbereich der Mercedes Car Group zusammengeführt wurde. Zum Jahresende 2006 waren in der Mercedes Car Group 99.343 (i.V. 104.345), in der Chrysler Group 80.735 (i.V. 83.130), in der Truck Group 83.237 (i.V. 84.254) und im Geschäftsfeld Financial Services 10.718 (i.V. 11.129) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Im Jahr 2006 betrug die Personal- und Sozialaufwendungen 24,8 (i.V. 25,7) Mrd. €; davon entfielen 18,6 (i.V. 19,8) Mrd. auf Löhne und Gehälter. Die Rückgänge resultieren aus der geringeren Zahl der Beschäftigten.

Personalanpassungsprogramm in der Mercedes Car Group.

Im Zeitraum vom 1. Oktober 2005 bis zum 30. September 2006 hatten rund 9.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an den deutschen Standorten der Mercedes Car Group Verträge über ein freiwilliges Ausscheiden aus dem Unternehmen unterzeichnet bzw. sind bereits ausgeschieden. Davon entfallen rund 1.900 auf Frührentenleistungen. Im vierten Quartal 2006 nahmen weitere 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Ausscheidensangebot an.

Personelle Umsetzung des neuen Managementmodells angelaufen.

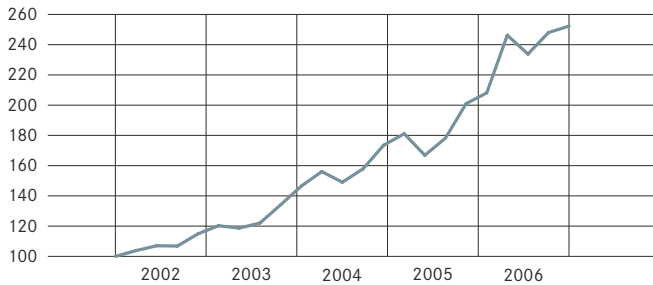
Im Rahmen des im Januar 2006 angekündigten neuen Managementmodells soll die Zahl der weltweiten Verwaltungsstellen bis Ende 2008 um etwa 6.000 und damit um rund 20% verringert werden. Die Personalanpassungen sollen auf Basis der »Zukunftssicherung 2012« durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen durchgeführt werden. Bis Ende Januar 2007 hatten weltweit rund 2.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Verträge über ihr Ausscheiden aus dem Unternehmen unterzeichnet bzw. sind bereits ausgeschieden. Auf den Führungsebenen war die Umsetzung zum Jahresende 2006 bereits nahezu abgeschlossen.

Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit und Anteil von Frauen in Führungsfunktionen gestiegen.

Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei DaimlerChrysler betrug im Berichtsjahr 14,6 (i.V. 14,4) Jahre. Im Jahr 2006 waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland im Durchschnitt seit 17,1 (i.V. 16,8) Jahren bei DaimlerChrysler beschäftigt. In den USA lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 13,8 (i.V. 13,5) Jahren.

In den Führungsfunktionen der Ebenen 1 - 4 der DaimlerChrysler AG stieg der Anteil der Frauen gegenüber dem Vorjahr von 8,8% auf 11,0% deutlich an.

Entwicklung der Rohmaterialpreise 2002–2006 (indiziert)



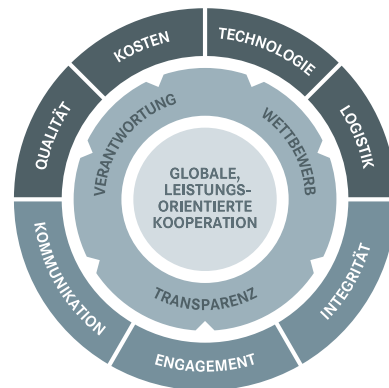
Einkauf

Einkaufsaktivitäten weiter optimiert. Unsere Beschaffungsaktivitäten waren im Berichtsjahr von weiter steigenden Rohstoffpreisen, finanziellen Schwierigkeiten von Lieferanten sowie vor allem in Nordamerika von einem harten Wettbewerb in der Automobilindustrie geprägt. Trotz dieser ungünstigen Rahmenbedingungen war es unserer globalen Einkaufsorganisation möglich, weitere Einsparungen bei den Materialkosten zu erzielen.

Deutlicher Anstieg der Rohstoffpreise. Nachdem die Rohstoffpreise bis zur Jahresmitte 2003 relativ stabil waren, stiegen die Preise für unsere wichtigsten Materialgruppen, insbesondere Stahl, Öl, Gummi und bestimmte Edelmetalle, in den vergangenen Jahren drastisch an. DaimlerChrysler reagiert auf diese Entwicklung mit dem Abschluss von Langzeitverträgen. So sichern wir zum einen die stetige Materialversorgung und mindern die Effekte aus Preisschwankungen. Darüber hinaus haben wir die Zusammenarbeit von Expertenteams für das Rohstoffmanagement intensiviert. Diese konzernweit agierenden Teams erstellen Prognosen zur Entwicklung von Rohstoffpreisen und arbeiten an präventiven Maßnahmen. Zusätzlich suchen wir gemeinsam mit der Fahrzeugentwicklung nach Lösungen zur Einsparung von Materialien und zur Verwendung von alternativen Materialien, die zu Gewichtsreduzierungen führen.

Wirtschaftlich schwierige Lage für zahlreiche Lieferanten. Im Jahr 2006 verschlechterte sich für zahlreiche Zulieferbetriebe in der Automobilindustrie die Ertragssituation, besonders in Nordamerika. Die Zahl von Lieferanten in finanziellen Schwierigkeiten nahm deutlich zu. Im Rahmen unseres Risikomanagements (Supplier Risk Management) verfolgen wir die Entwicklung der wirtschaftlichen Situation dieser Lieferanten genau. Dazu haben wir spezielle Risikomanagementprozesse implementiert. Wir kontrollieren und bewerten unsere Zulieferer kontinuierlich. Bei Bedarf entscheiden wir über eigene oder gemeinschaftliche Stützungsmaßnahmen mit anderen Fahrzeugherstellern. Auch für das Jahr 2007 erwarten wir eine Fortsetzung dieser für die Zulieferindustrie kritischen Entwicklung.

Extended Enterprise®



Extended Enterprise®. Für DaimlerChrysler hat die Beziehung zu den Zulieferpartnern traditionell große Bedeutung. Unsere Extended-Enterprise®-Philosophie bietet einen sehr guten Rahmen, diese Beziehung kontinuierlich weiterzuentwickeln. Extended Enterprise® basiert auf den vier Werttreibern Qualität, Technologie, Kosten und Logistik. Gleichzeitig finden sich qualitative Kriterien wie Kommunikation, Engagement und Integrität wieder. Diese Kriterien bilden die Grundlage für die globale, leistungsorientierte Kooperation zwischen DaimlerChrysler und seinen Lieferanten. Alle Kriterien gemeinsam betrachtet erlauben es uns, Geschäftsprozesse transparent zu machen, Leistung objektiv zu vergleichen und anschließend die Ergebnisse mit unseren Lieferanten zu analysieren. Überdurchschnittliche Leistung honorieren wir jährlich im Rahmen der Verleihung des Global Supplier Awards innerhalb verschiedener Materialgruppen wie Fahrgestell, Elektrik/Elektronik, Interieur, Exterieur, Antriebsstrang, Rohmaterial, Nichtproduktionsmaterial und Logistik.

Fortführung der weltweiten Integration. Unsere Einkaufsorganisation wird durch die weitere Einführung weltweit standardisierter Systeme und Prozesse gestärkt. Die Integration weltweiter Einkaufsstandorte und die Aktivitäten der Einkaufsbüros in Südostasien und Nordostasien unterstützen unsere Anstrengungen einer wettbewerbsorientierten Kostenoptimierung. Für seine Integrationsaktivitäten wurde unser Einkaufsbereich für Nichtproduktionsmaterial, International Procurement Services (IPS), im Mai 2006 mit dem renommierten »R. Gene Richter Award« ausgezeichnet. Der Preis würdigt die strategische Entwicklung einer konsolidierten globalen Beschaffungsorganisation sowie die daraus folgende Steigerung der operativen Effizienz und Verbesserung der Kostenposition. Diese Anerkennung bestätigt uns in unserer strategischen Ausrichtung und ist Ansporn, als eine führende Einkaufsorganisation weiterhin Spitzenleistungen zu erreichen.

Forschung und Entwicklung

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen weiterhin auf hohem Niveau. Im Rahmen unser Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten haben wir im abgelaufenen Jahr die Effizienz des Mitteleinsatzes weiter gesteigert. Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung erreichten im Berichtsjahr 5,3 (i. V. 5,6) Mrd. €. Die wichtigsten Projekte bei der Mercedes Car Group waren die neue Generation der E-Klasse, die Neuaufgabe der CL-Klasse sowie die Vorbereitungen zum Modellwechsel der C-Klasse im Jahr 2007. Der erfolgreiche Abschluss dieser Projekte sowie die effizientere Nutzung des im DaimlerChrysler-Konzern vorhandenen Know-hows führten zu leicht niedrigeren Aufwendungen von 2,2 Mrd. € in der Mercedes Car Group. Trotzdem konnten wir durch die Umsetzung der Modulstrategie und von Verblockungskonzepten die Weiterentwicklung von Antriebstechnologien und der Emissionsreduzierung noch beschleunigen. Bei der Chrysler Group waren die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten mit 1,6 Mrd. € niedriger als im Vorjahr. Der Fokus lag auf der Entwicklung der neuen Minivan-Generation, die im Jahr 2007 in Nordamerika in den Markt eingeführt wird, sowie von Hybridfahrzeugen; im Jahr 2008 wird die Chrysler Group mit dem Dodge Durango ihr erstes Hybridfahrzeug anbieten. Die Truck Group hat 1,0 Mrd. € für Forschung und Entwicklung aufgewendet. Zu den wichtigsten Projekten zählten die Nachfolgemodelle für den Mercedes-Benz Actros und Axor, für die Freightliner Premium Class sowie für den Mitsubishi Fuso Super Great. Darüber hinaus entstanden Aufwendungen für drei neue Motorengenerationen für die schweren, mittelschweren und leichten Baureihen. Ab dem Jahr 2008 wird die neue schwere Motorenbaureihe sukzessive in Lkw der Marken Freightliner, Sterling, Western Star, Mitsubishi Fuso und Mercedes-Benz zum Einsatz kommen. Weiterer Schwerpunkt der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten bei DaimlerChrysler war die Weiterentwicklung

der konventionellen Antriebstechnologien hin zu noch saubereren und verbrauchsärmeren Motoren. Um die CO₂-Emissionen noch weiter zu verringern und langfristig zukunftsfähige Fahrzeuge anbieten zu können, beschäftigten wir uns darüber hinaus auch mit Leichtbau, alternativen Antrieben wie Hybrid und Brennstoffzelle sowie elektronischen Systemen zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheit. Zum Jahresende 2006 arbeiteten bei DaimlerChrysler weltweit 25.200 Personen in der Forschung sowie in den Entwicklungsbereichen der Geschäftsfelder.

Im Berichtsjahr hat DaimlerChrysler 1,7 (i. V. 1,5) Mrd. € für den **Umweltschutz** aufgewendet. Mobilität zukunftsfähig zu gestalten ist unser wichtigstes Ziel im Umweltschutz. Daher arbeiten wir kontinuierlich daran, die Umweltverträglichkeit unserer Produkte zu verbessern, die Benzin- und Dieselmotoren hinsichtlich Verbrauch und Emissionen weiter zu optimieren sowie alternative Antriebsysteme zu entwickeln. Wir verwenden umweltschonende Produktionsverfahren und fördern die Verbesserung fossiler sowie die Entwicklung und den Einsatz regenerativer Kraftstoffe. In den zurückliegenden Jahren haben wir in Bezug auf die Herstellungsprozesse und die Emissionen unserer Produkte weitere Fortschritte erzielt. Seit dem Jahr 1990 konnten wir den Flottenverbrauch unserer Pkw in Deutschland um 30% reduzieren. Die Abgasemissionen unserer Pkw haben wir in den vergangenen 15 Jahren um mehr als 70%, bei den Partikeln teilweise sogar um über 95% vermindert. Mit der BLUETEC-Technologie haben wir zudem einen Meilenstein erreicht. Unsere BLUETEC-Lkw können bereits heute die strengen, ab Oktober 2009 geltenden Euro-5-Grenzwerte erfüllen. Im Jahr 2006 hat Mercedes-Benz 24.900 BLUETEC-Lkw verkauft. Zudem sind alle unsere Busse seit Herbst 2006 serienmäßig mit BLUETEC ausgestattet. Mitsubishi Fuso startete im Sommer 2006 die Serienproduktion des Canter Eco Hybrid, des umweltfreundlichsten leichten Serien-Lkw der Welt. Mit BLUETEC können Pkw künftig weltweit strengste Abgasnormen erfüllen. Mit dem E 320 BLUETEC wurde diese Technologie im Oktober 2006 erstmals serienmäßig in USA und Kanada eingeführt. Er ist aufgrund seines optimierten Motors in Kombination mit der neuartigen Technologie zur Abgasnachbehandlung der sauberste Diesel-Pkw der Welt. Ab dem Jahr 2008 ist geplant, sukzessive auch in Europa Personenwagen mit der BLUETEC-Technologie auf den Markt zu bringen. Voraussetzung dafür ist die flächendeckende Einführung schwefelarmer Dieselmotoren in Europa.

Forschungs- und Entwicklungsaufwand

	2006	2005	06/05
Werte in Millionen €			Veränd. in %
DaimlerChrysler-Konzern	5.331	5.649	-6
Mercedes Car Group	2.176	2.418	-10
Chrysler Group	1.638	1.710	-4
Truck Group	1.023	944	+8
Van, Bus, Other	494	577	-14

Finanzlage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

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

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

Das **Liquiditätsmanagement** stellt die jederzeitige Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen von DaimlerChrysler sicher. Hierzu werden in der Liquiditätsplanung die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft sowie aus Finanzgeschäften für einen rollierenden Zeitraum von zwölf Monaten erfasst. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung gedeckt, Liquiditätsüberschüsse renditeoptimal im Geldmarkt angelegt. Neben der operativen Liquidität unterhält DaimlerChrysler auch weitere Liquiditätsreserven, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser Liquiditätsreserven sind jederzeit am Kapitalmarkt verbriefbare Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft sowie zugesagte syndizierte Kreditlinien unterschiedlicher Fristigkeit.

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

Das **Management von Pensionsfonds** umfasst die unter Risiko-Rendite-Gesichtspunkten optimale Anlage des zur Deckung von Pensionsverpflichtungen vorgehaltenen Vermögens. Das Vermögen ist zum großen Teil in Pensionsfonds ausgelagert und steht damit für allgemeine Unternehmenszwecke nicht zur Verfügung. Das Fondsvermögen wird auf Basis eines Optimierungsprozesses, ausgehend vom erwarteten Wachstum der Pensionsverbindlichkeiten, auf verschiedene Anlageklassen wie beispielsweise Aktien und festverzinsliche Wertpapiere aufgeteilt. Zur Erfolgsmessung der Vermögensanlage werden festgelegte Benchmark-Indizes herangezogen. Entscheidungen über ordentliche und außerordentliche Mittelzuführungen zu den Pensionsfonds werden weltweit zentral im »Global Pension Committee« getroffen. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsverpflichtungen enthält die Anmerkung 24a des Konzernanhangs.

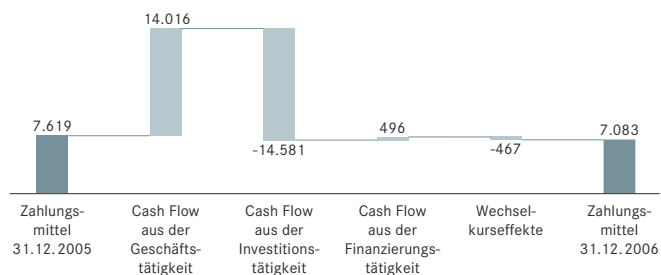
Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit alle Gläubigerpositionen von DaimlerChrysler gegenüber Finanzinstituten, Emittenten von Wertpapieren und Endkunden. Das Kreditrisiko gegenüber Finanzinstituten und Emittenten von Wertpapieren entsteht vor allem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

Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Financial Services Geschäft wird auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses innerhalb von Financial Services gesteuert. Dieser Prozess definiert Mindestanforderungen an das Kredit- und Leasinggeschäft und setzt Standards für die Kreditprozesse sowie für die Identifizierung, Messung und Steuerung von Risiken. Die wesentlichen Elemente für die Steuerung der Kreditrisiken sind eine sachgerechte Kreditbeurteilung, die durch statistische Analysemethoden und Bewertungsverfahren unterstützt wird, sowie eine strukturierte Portfolioanalyse und -überwachung.

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

Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)

(in Millionen €)



Cash Flow

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** hat sich gegenüber dem Vorjahr von 12,4 Mrd. € auf 14,0 Mrd. € erhöht. Diese Entwicklung stand insbesondere im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft und der dort zu verzeichnenden Verschiebung von Finanzierungsverträgen hin zu Operating-Lease-Verträgen. Der hieraus resultierende Anstieg des Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ist darauf zurückzuführen, dass bei Operating-Lease-Verträgen die gesamte Leasingrate im Cash Flow der Geschäftstätigkeit ausgewiesen wird. Bei Finanzierungsverträgen wird hingegen lediglich der Zinsanteil der Leasingrate im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit abgebildet, während der Tilgungsanteil innerhalb des Cash Flow aus der Investitionstätigkeit berücksichtigt wird. Darüber hinaus führte die Ausweitung des Operate-Lease-Geschäfts auch zu einem Anstieg der erhaltenen Mietvorauszahlungen.

Weitere positive Einflüsse resultierten aus der Geschäftsentwicklung bei der Mercedes Car Group, obwohl deutlich gestiegene Abfindungszahlungen für Personalabbaumaßnahmen sowie hohe Zahlungen im Rahmen der Neuausrichtung bei smart zu Mittelabflüssen führten. Auch die Geschäftsentwicklung bei der Truck Group trug zum Anstieg des Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit bei. Der unbefriedigende Geschäftsverlauf bei der Chrysler Group verminderte dagegen den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit. Darüber hinaus führten gegenüber dem Vorjahr gestiegene Steuerzahlungen, die insbesondere auf im Inland entrichtete Nachzahlungen für Vorperioden zurückzuführen waren, zu einer Belastung des Cash Flow.

Die Entwicklung des Working Capital war vor allem von der Veränderung der Vorratsbestände geprägt. Während im Vorjahr der Anstieg der Vorräte den Cash Flow der Geschäftstätigkeit negativ beeinflusste, ergab sich im Berichtsjahr ein Rückgang bei den Vorräten.

Die Zuwendungen an die Pensionsfonds lagen mit 1,2 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahrs (1,7 Mrd. €).

Die Zahlungsmittelabflüsse aus dem **Cash Flow der Investitionstätigkeit** stiegen um 3,4 Mrd. € auf 14,6 Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr war im Wesentlichen auf die erneute Ausweitung des Finanzdienstleistungsgeschäfts und die damit verbundenen höheren Zugänge zu den vermieteten Gegenständen zurückzuführen. Deren Anstieg wurde nur teilweise durch gestiegene Mittelfreisetzung aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen kompensiert, die ihre Ursache insbesondere in höheren Erlösen aus dem Verkauf solcher Forderungen hatten.

Weiterhin resultierte aus dem Kauf und Verkauf von Wertpapieren ein Anstieg des Cash Flow aus der Investitionstätigkeit. Das Vorjahr war hierbei durch die Erlöse aus der Veräußerung der restlichen Anteile an MMC beeinflusst.

Gegenläufig verminderte sich der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit infolge höherer Erlöse aus dem Verkauf von Unternehmen, die im Berichtsjahr in Höhe von 0,9 Mrd. € auf den Verkauf des Off-Highway-Geschäfts zurückzuführen waren.

Die geringeren Investitionen in Sachanlagen hatten ihre Ursache insbesondere in einem produktzyklusbedingten Rückgang bei Mercedes-Benz Transporter und veränderten Wechselkursen.

Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 0,5 Mrd. €. Gegenläufig zur Dividendenzahlung der DaimlerChrysler AG für das Geschäftsjahr 2005 (1,5 Mrd. €) wirkte hierbei im Wesentlichen die Aufnahme (netto) von Finanzverbindlichkeiten.

Im Vorjahreszeitraum resultierte aus dem Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ein Mittelabfluss, der vor allem auf die Auszahlung der Dividende zurückzuführen war.

Infolge der Ausübung von Aktienoptionen ergab sich im Jahr 2006 ein Mittelzufluss aus der Ausgabe von Aktien in Höhe von 0,3 Mrd. € (i. V. 0,2 Mrd. €).

Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2005 wechsellkursbedingt um 0,5 Mrd. €. Die gesamte Liquidität, zu der auch die länger laufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, erhöhte sich von 12,6 Mrd. € auf 13,1 Mrd. €.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** als die von DaimlerChrysler verwendete Maßgröße für die Finanzkraft verminderte sich leicht um 0,2 auf 1,9 Mrd. €.

Free Cash Flow des Industriegeschäfts			
	2006	2005	06/05
Werte in Milliarden €	Veränderung		
Cash Flow Geschäftstätigkeit	5,2	6,2	(1,0)
Cash Flow Investitionstätigkeit	(4,8)	(4,8)	-
Veränderung Zahlungsmittel (> 3 Monate) und Wertpapiere des Umlaufvermögens	1,5	0,7	0,8
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	1,9	2,1	(0,2)

Der Rückgang war vor allem durch höhere Mittelabflüsse im Rahmen der Neuausrichtung bei smart, aus dem Personalabbau bei der Mercedes Car Group und aus der Ergebnisverschlechterung der Chrysler Group bedingt. Positive Effekte resultierten insbesondere aus dem deutlich verbesserten operativen Ergebnis der Mercedes Car Group und der Truck Group sowie aus dem Abbau der Vorratsbestände, dem im Vorjahr ein Bestandsaufbau gegenüberstand.

Höhere Steuerzahlungen verminderten den Free Cash Flow. Dies war auf Nachzahlungen für Vorjahre und auf geringere Zahlungseingänge, die das Industriegeschäft im Rahmen steuerlicher Organschaften von Gesellschaften des Finanzdienstleistungsgeschäfts erhielt, zurückzuführen. In geringerem Umfang führten gegenläufig die niedrigeren Zuwendungen an die Pensionsfonds zu einem höheren Free Cash Flow.

Den Erlösen aus dem Verkauf der Restanteile an MMC und der Beteiligung an debis AirFinance im Vorjahr standen im Berichtsjahr die Erlöse aus dem Verkauf der Off-Highway-Aktivitäten und höhere Zahlungseingänge aus der Veräußerung von Immobilien gegenüber.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts übersteigt die von DaimlerChrysler geplante Dividende an seine Aktionäre für das Geschäftsjahr 2006 wiederum deutlich.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** (Differenz zwischen der Nominalverschuldung und dem Bestand an liquiden Mitteln zum Bilanzstichtag), ist um 0,9 Mrd. € auf 6,4 Mrd. € zurückgegangen.

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts			
	2006	2005	06/05
Werte in Milliarden €	Veränderung		
Zahlungsmittel	5,9	6,9	(1,0)
Wertpapiere des Umlaufvermögens	5,6	4,5	1,1
Liquidität	11,5	11,4	0,1
Nominalverschuldung ¹	(5,1)	(4,1)	(1,0)
Netto-Liquidität	6,4	7,3	(0,9)

¹ Buchwert der Finanzverbindlichkeiten bereinigt um Marktbewertung.

Der Rückgang ist vor allem auf die Dividendenzahlung der DaimlerChrysler AG für das Geschäftsjahr 2005 sowie auf Wechselkurseffekte zurückzuführen. Gegenläufig erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts aufgrund des positiven Free Cash Flow und in geringerem Umfang aufgrund von Dividendenzahlungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts an das Industriegeschäft.

Investitionen

Investitionen unter Vorjahresniveau. DaimlerChrysler hat im Geschäftsjahr 2006 weltweit 5,9 (i. V. 6,6) Mrd. € in Sachanlagen investiert. Bei der Mercedes Car Group lagen die Sachinvestitionen mit 1,7 Mrd. € leicht über dem Niveau des Vorjahres. Investiert haben wir vor allem in Produktionsanlagen für die neue C-Klasse und den neuen smart fortwo. Darüber hinaus investierte die Mercedes Car Group in den Ausbau des Werkes in Peking, wo seit September 2006 die E-Klasse für den asiatischen Markt hergestellt wird. Die Chrysler Group investierte im Berichtsjahr 2,9 (i. V. 3,1) Mrd. €. Die Investitionen standen im Zusammenhang mit der Fortsetzung der Produktoffensive und der Flexibilisierung der Produktion. Darüber hinaus wurde in verbesserte Aggregate sowie in die Erhaltung von Fertigungsanlagen investiert. Die Chrysler Group modernisierte zudem ihre mexikanischen Produktionsstätten und investierte in neue, von Lieferanten betriebene Industrieparks. Die Truck Group investierte im Jahr 2006 vor allem in neue Technologien und Sicherheitskonzepte. Mit dem Mercedes-Benz »Safety Truck«, der alle verfügbaren Sicherheitsfeatures beinhaltet, hat das Geschäftsfeld seine Innovations- und Technologieführerschaft eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Investitionen wurden auch für die neue modulare Plattform für schwere und mittelschwere Lkw für die Märkte Westeuropa, NAFTA, Lateinamerika und Japan getätigt. Bei den Transportern waren die Investitionen aufgrund der Produktionsumstellung in den Werken Düsseldorf und Ludwigsfelde im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Sprinter höher als im Vorjahr. Die Sachinvestitionen im Bereich Busse waren etwas geringer als im Jahr 2005; die Schwerpunkte lagen vor allem auf Sicherheitstechnologien und alternativen Antriebskonzepten. Die in den Vorjahren begonnenen länger laufenden Investitionsprojekte wurden planmäßig fortgeführt.

Sachinvestitionen	2006	2005	06/05
Werte in Millionen €			Veränd. in %
DaimlerChrysler-Konzern	5.938	6.580	-10
Mercedes Car Group	1.663	1.629	2
Chrysler Group	2.892	3.083	-6
Truck Group	907	966	-6
Financial Services	29	45	-36
Van, Bus, Other	447	886	-50

Refinanzierung

Die **Mittelaufnahmen** von DaimlerChrysler werden maßgeblich von den Finanzdienstleistungsaktivitäten des Konzerns bestimmt. Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzte DaimlerChrysler ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert DaimlerChrysler Anleihen, Commercial Papers oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Zusätzlich werden Kreditlinien zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt. Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze für das Jahr 2006 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Durchschnitts- zinssätze 2006 in %	Buchwerte 31. Dez. 2006	Buchwerte 31. Dez. 2005
		Werte in Millionen €	
Anleihen	5,71	45.636	47.432
Schuldverschreibungen	5,11	7.834	9.104
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4,88	16.835	17.472

Die in obiger Tabelle dargestellten Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2006 entfallen überwiegend auf die folgenden Währungen: 56% in US-Dollar, 17% in Euro, 8% in kanadischen Dollar, 4% in britischen Pfund und 4% in japanischen Yen.

Die in der Konzernbilanz ausgewiesenen **Finanzverbindlichkeiten**, die zusätzlich insbesondere noch Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien und Capital-Lease-Transaktionen beinhalten, betragen zum 31. Dezember 2006 78.518 (i. V. 80.932) Mio. €. Von den Finanzverbindlichkeiten entfielen 73.462 Mio. € bzw. 94% (i. V. 76.786 Mio. € bzw. 95%) auf das Financial-Services-Geschäft. Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der Finanzverbindlichkeiten enthält Anmerkung 25 des Konzernanhangs.

Im Jahr 2006 hat DaimlerChrysler erfolgreich Benchmark-Anleihen in US-Dollar und Euro im Kapitalmarkt platziert. Ferner wurden im Rahmen der Medium-Term-Note-Programme kleinere Volumina in Form von Privatplatzierungen emittiert. Zudem nutzten wir insbesondere in den USA die Verbriefung von Forderungen, überwiegend die des Finanzdienstleistungsbereichs. Darüber hinaus wurden Forderungsverbriefungen in Kanada und Deutschland durchgeführt. Im Berichtsjahr veräußerte DaimlerChrysler Forderungen gegen Endkunden in Höhe von insgesamt 15.860 (i. V. 11.575) Mio. €. Im Rahmen einer revolving Kreditfazilität für die Verbriefung von Händlerforderungen hat DaimlerChrysler zudem Händlerforderungen in Höhe von 32.373 (i. V. 33.922) Mio. € an Trusts veräußert, denen Einzahlungen von 32.373 (i. V. 33.892) Mio. € gegenüberstanden. Insgesamt erzielte der Konzern aus diesen Transaktionen Erträge von 264 Mio. € im Jahr 2006 und 182 Mio. € im Vorjahr. Für weitere Informationen zu Forderungsverkäufen verweisen wir auf die Ausführungen in Anmerkung 33 des Konzernanhangs.

Zum Jahresende 2006 bestanden für DaimlerChrysler kurz- und langfristige **Kreditlinien** von insgesamt 34,7 Mrd. €, von denen 18,2 Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. Diese Kreditlinien beinhalten eine 18-Mrd.-US-Dollar Kreditfazilität mit einem Syndikat aus internationalen Banken. Diese Kreditfazilität umfasst insgesamt drei Tranchen: Die erste Tranche betrifft eine Fünf-Jahres-Kreditlinie mit einer Laufzeit bis Mai 2008, die es der DaimlerChrysler AG und verschiedenen Tochterunternehmen erlaubt, insgesamt 7 Mrd. US-Dollar unter dieser Fazilität aufzunehmen. Die DaimlerChrysler North America Holding kann insgesamt 6 Mrd. US-Dollar unter einer 364-Tage-Fazilität aufnehmen, die eine Laufzeit bis Mai 2007 hat. Die dritte Tranche betrifft eine Fünf-Jahres-Kreditlinie der DaimlerChrysler AG mit einem Volumen von 5 Mrd. US-Dollar. Die ursprüngliche Laufzeit dieser Kreditlinie reichte bis Dezember 2009. Im Dezember 2005 und 2006 wurde jeweils von der vertraglich möglichen Verlängerungsoption für ein weiteres Jahr Gebrauch gemacht. Die neue Laufzeit der Linie reicht bis Dezember 2011. Für den Zeitraum von Dezember 2009 bis Dezember 2011 beträgt das Volumen der dritten Tranche 4,9 Mrd. US-Dollar.

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

Zur Liquiditätsabsicherung eines Asset-Backed-Commercial-Paper-Programms in Nordamerika besteht eine weitere Kreditfazilität mit einem Konsortium internationaler Banken, die im Jahr 2006 auf ein Volumen von 6,3 (i. V. 6,2) Mrd. US-Dollar erhöht wurde. Diese Liquiditätsabsicherung kann nur von den Trusts in Anspruch genommen werden, an die DaimlerChrysler im Rahmen dieses Programms Forderungen veräußert.

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

Rating

	2006	2005
Kurzfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	A-2	A-2
Moody's	P-2	P-2
Fitch	F2	F2
Dominion Bond	R-1 (low)	R-1 (low)
Langfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	BBB	BBB
Moody's	Baa1	A3
Fitch	BBB+	BBB+
Dominion Bond	A (low)	A (low)

Die US-amerikanische Rating-Agentur **Standard & Poor's** (S&P) hat im Jahr 2006 das Langfrist-Rating von DaimlerChrysler unverändert bei BBB und das Kurzfrist-Rating bei A-2 belassen. Den Ausblick des Langfrist-Ratings hat S&P am 4. August 2006 von stabil auf positiv geändert. Die Anhebung des Ausblicks beruhte laut S&P auf den strukturellen Verbesserungen bei der Mercedes Car Group, die ihre Qualitätsprobleme erfolgreich aufgegriffen hat, sowie auf den Fortschritten bei der bisher nicht profitablen Marke smart. Aus Sicht von S&P befindet sich die Mercedes Car Group auf einem guten Weg, im Jahr 2007 die angekündigte Umsatzrendite von 7% zu erreichen. S&P wies aber auch darauf hin, dass die positive Entwicklung bei der Mercedes Car Group durch die sich schnell verschlechternden Ergebnisse bei der Chrysler Group zum Teil kompensiert würde. Am 15. September 2006 hat S&P den Ausblick wieder auf stabil zurückgenommen. Ausschlaggebend hierfür war die Absenkung der Ergebnisprognosen für die Chrysler Group für das dritte Quartal und das Gesamtjahr 2006 sowie für den DaimlerChrysler-Konzern für das Jahr 2006. S&P begründete die Veränderung des Ausblicks mit einer unerwartet starken Ergebnisverschlechterung bei der Chrysler Group.

Am 15. September 2006 hat **Moody's Investors Service** (Moody's) das Langfrist-Rating von DaimlerChrysler und seiner Tochterunternehmen von A3 auf Baa1 gesenkt. Das Rating wurde zudem auf »Review« für eine mögliche weitere Abstufung gesetzt.

Das P-2-Kurzfrist-Rating wurde bestätigt. Die Herabstufung folgte der Absenkung des Ergebnisausblicks für die Chrysler Group für das Jahr 2006 und wurde von Moody's mit folgenden Argumenten begründet: 1. Die Fortsetzung des Turnarounds und die Erreichung einer operativen Marge von 3% für die Chrysler Group und damit eine der wichtigen Voraussetzungen für ein A3-Rating werden kurzfristig als nicht mehr erreichbar angesehen, 2. die negativen Auswirkungen auf die Profitabilität von DaimlerChrysler insgesamt und die erzielbaren Kapitalzuflüsse, die im Jahr 2006 einen negativen Free Cash Flow im Industriegeschäft nach der Definition von Moody's erwarten ließen. Die Ankündigung, die Ratings einer Untersuchung für eine weitere mögliche Herabstufung zu unterziehen, basierte auf der Erwartung von Moody's, dass der Druck auf die Ergebnissituation weiter anhalten werde. Hierfür wurden folgende Gründe angeführt: 1. Die finanzwirtschaftliche Situation von DaimlerChrysler werde möglicherweise von einem unverändert schwierigen Marktumfeld für die Chrysler Group belastet sein, 2. Auswirkungen aus Verschiebungen der Nachfrage von den ertragstärkeren Segmenten der großen Geländewagen und leichten Nutzfahrzeugen, in denen die Chrysler Group ihren größten Umsatzanteil erzielt, hin zu kleineren verbrauchsgünstigeren Personewagen, die eine schlechtere Marge aufweisen, 3. die möglicherweise entstehende Notwendigkeit für weitere strukturelle Maßnahmen bei der Chrysler Group. Am 14. Februar 2007 hat Moody's nach der Vorlage der vorläufigen Ergebniszahlen für das Jahr 2006 sowie der Vorstellung des Recovery and Transformation Plans der Chrysler Group die Überprüfung des Ratings abgeschlossen und das Baa 1-Rating bestätigt. Der Ausblick ist weiterhin negativ.

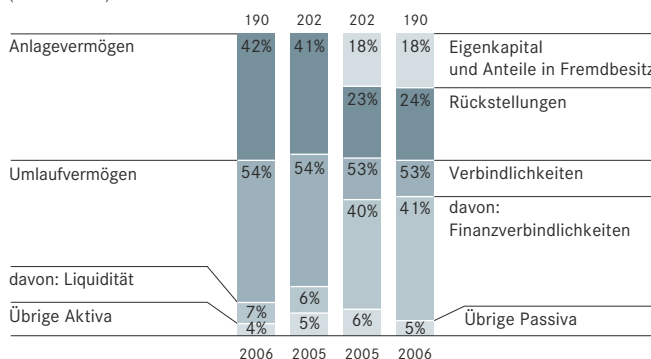
Im Jahr 2006 hat die Rating-Agentur **Fitch Ratings** (Fitch) das Langfrist-Rating von DaimlerChrysler unverändert bei BBB+ mit stabilem Ausblick und das Kurzfrist-Rating bei F2 belassen.

Auch die Rating-Agentur **Dominion Bond Rating Service** (Dominion Bond) hat im Jahr 2006 das Langfrist-Rating unverändert bei A (low) und das Kurzfrist-Rating bei R-1 (low) belassen. Der Ausblick des Langfrist-Ratings blieb im Jahresverlauf unverändert auf negativ. Aufgrund der schwierigen Wettbewerbssituation der Chrysler Group hat Dominion Bond am 14. Februar 2007 das Langfrist-Rating von A (low) auf BBB (high) abgesenkt. Das Kurzfrist-Rating von R-1 (low) wurde bestätigt.

Vermögenslage

Bilanzstruktur

(in Milliarden €)



Die **Bilanzsumme** des Konzerns ging im Vergleich zum Vorjahr um 6% auf 190,0 Mrd. € zurück. Von der Bilanzsumme entfallen 95,5 (i. V. 99,6) Mrd. € auf das Finanzdienstleistungsgeschäft. Dies entsprach 50 (i. V. 49)% aller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten im DaimlerChrysler-Konzern.

Ausschlaggebend für den Rückgang der Bilanzsumme war insbesondere die im Vergleich zum Vorjahr niedrigere Bewertung des US-Dollar. So waren die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten unserer US-amerikanischen Konzerngesellschaften zum 31. Dezember 2006 mit einem Wechselkurs von 1 € = US-\$ 1,3170 (i. V. 1 € = US-\$ 1,1797) umzurechnen. Dies führte zu entsprechend niedrigeren Bilanzständen in Euro. Vom Rückgang der Konzernbilanzsumme waren insgesamt 13,2 Mrd. € auf Wechselkurseffekte zurückzuführen. Wechselkursbereinigt erhöhte sich die Bilanzsumme um 1,6 Mrd. €.

Neben Wechselkurseffekten war die Bilanz im Vergleich zum Vorjahr vor allem durch den verbesserten Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen sowie die Erstanwendung geänderter Bilanzierungsvorschriften für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen geprägt (SFAS 158). Diese Vorschriften sehen insbesondere eine vollumfängliche Erfassung der nicht durch Fondsvermögen gedeckten Verpflichtungen in der Bilanz vor. Darüber hinaus wird der Ansatz von mit solchen Verpflichtungen in Zusammenhang stehenden Aktiva beschränkt. Insgesamt haben sich durch die beschriebenen Einflüsse die Immateriellen Vermögensgegenstände um 2,4 Mrd. € vermindert, während der aktive Rechnungsabgrenzungsposten um 1,2 Mrd. € gestiegen ist. Bei den Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ergab sich ein Anstieg um 3,1 Mrd. € auf 18,6 Mrd. €.

Auf der **Aktivseite** der Konzernbilanz gingen die Sachanlagen wechselkursbedingt um 7% auf 34,0 Mrd. € zurück.

Der Anstieg der vermieteten Gegenstände um 2,7 Mrd. € auf 37,0 Mrd. € war durch die Ausweitung des Operate-Lease-Geschäfts begründet. Dabei war auch eine Verschiebung von Absatzfinanzierungsverträgen, welche unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen werden, zu Operate-Lease-Verträgen zu verzeichnen. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von 3,0 Mrd. €.

Die Vorräte – abzüglich der erhaltenen Anzahlungen – gingen auf 17,8 (i. V. 19,1) Mrd. € zurück. Bereinigt um Wechselkurseffekte von rund 1,0 Mrd. € betraf der Rückgang den Abbau von Fertigerzeugnissen.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen betragen zum Jahresende 52,3 (i. V. 61,1) Mrd. €. Neben den Effekten aus der Währungsumrechnung resultierte der Rückgang aus der Verschiebung zu Operate-Lease-Verträgen sowie aus höheren Forderungsverkäufen.

Der Anstieg der sonstigen Vermögenswerte auf 11,4 (i. V. 8,7) Mrd. € war mit 1,4 Mrd. € auf einen Anstieg der positiven Marktwerte derivativer Finanzinstrumente zurückzuführen. Diese Finanzgeschäfte wurden zur Absicherung von Währungsrisiken sowie zur Absicherung von EADS-Anteilen abgeschlossen. Darüber hinaus stiegen die aus Forderungsverkäufen zurückbehaltenen Anteilsrechte als Folge des gegenüber dem Vorjahr höheren Volumens verkaufter Forderungen um 0,5 Mrd. € an (vgl. auch Anmerkung 33 des Konzernanhangs).

Der Bestand an liquiden Mitteln erhöhte sich auf 13,1 Mrd. €. Dabei stand dem Rückgang der Zahlungsmittel um 0,6 Mrd. € ein Anstieg der Wertpapiere um 1,0 Mrd. € gegenüber.

Der Saldo aus aktiven und passiven latenten Steuern erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 2,3 Mrd. €, im Wesentlichen als Folge der geänderten Bilanzierung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen.

Die im Vorjahr zur Veräußerung bestimmten Vermögensgegenstände und Schulden der Off-Highway Aktivitäten, die innerhalb der Bilanz jeweils zusammengefasst und separat ausgewiesen waren, sind im Zuge des im Jahr 2006 abgeschlossenen Verkaufs abgegangen.

Auf der **Passivseite** betrug das Konzerneigenkapital 34,2 (i. V. 36,4) Mrd. €. Ausschlaggebend für den Rückgang war die geänderte Bilanzierung der Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen, die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2005 sowie Effekte aus der Währungsumrechnung. Gegenläufig wirkten das positive Konzernergebnis und die ergebnisneutrale Bewertung derivativer Finanzinstrumente. Die Eigenkapitalquote, bereinigt

Bilanzstruktur Industriegeschäft

(in Milliarden €)

	95	102	102	95	
Sachanlagen	36%	36%	25%	26%	Eigenkapital und Anteile in Fremdbesitz
Übriges Anlagevermögen	12%	14%	45%	47%	Rückstellungen
Vorräte	17%	17%			
Forderungen	14%	12%	26%	27%	Verbindlichkeiten
Liquidität	12%	11%			
Übrige Aktiva	9%	10%	4%	0%	Übrige Passiva
	2006	2005	2005	2006	

um die vorgeschlagene Dividendenzahlung für das Jahr 2006 (1,5 Mrd. €), war nahezu unverändert und betrug 17,2 (i. V. 17,3)%. Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 25,1 (i. V. 24,8)%. Die geänderte Bilanzierung der Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen hatte in Bezug auf die Entwicklung der Eigenkapitalquoten einen negativen Einfluss von 3,3 bzw. 5,9 Prozentpunkten.

Die Rückstellungen verminderten sich um 0,4 Mrd. € auf 46,3 Mrd. €. Gegenläufig zum Anstieg der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen war dies insbesondere auf die übrigen Rückstellungen zurückzuführen, die mit 23,9 Mrd. € einen Rückgang um 3,9 Mrd. € gegenüber dem Vorjahr aufwiesen. Hier wirkten neben Wechselkurseffekten im Wesentlichen geringere Garantierückstellungen sowie rückläufige Rückstellungen für negative Marktwerte derivativer Finanzinstrumente.

Die Finanzverbindlichkeiten, die primär der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts dienen, beliefen sich zum Bilanzstichtag auf 78,5 (i. V. 80,9) Mrd. €. Bereinigt um Effekte aus der Währungsumrechnung erhöhte sich der Bilanzwert um 2,2 Mrd. €.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verminderten sich wechselkursbedingt von 14,6 Mrd. € auf 13,7 Mrd. €.

Die übrigen Verbindlichkeiten reduzierten sich insbesondere durch die Auszahlung von Abfindungen sowie geringere noch abzuführende Sozialversicherungsbeiträge um 1,3 Mrd. € auf 7,8 Mrd. €.

Aufgrund höherer Mietvorauszahlungen stieg der passive Rechnungsabgrenzungsposten bereinigt um Wechselkurseffekte um 0,7 Mrd. €. Der Anstieg war insbesondere auf das Finanzdienstleistungsgeschäft zurückzuführen.

Zum Bilanzstichtag wiesen 38% (i. V. 37%) der Vermögensgegenstände und 40% (i. V. 43%) der Passiva eine Laufzeit von weniger als einem Jahr auf.

Das **gezeichnete Kapital** der DaimlerChrysler AG zum 31. Dezember 2006 beträgt 2,7 Mrd. €. Es ist eingeteilt in 1.028.163.751 auf den Namen lautende Stückaktien. Alle

Aktien gewähren die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und ist maßgebend für den Anteil am Gewinn. Die Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen, enthält die Anmerkung 22 des Konzernanhangs.

Der **Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen** verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 4,9 Mrd. € auf -2,3 Mrd. €.

Am Bilanzstichtag betragen die Pensionsverpflichtungen des Konzerns 37,5 Mrd. € gegenüber 41,5 Mrd. € im Vorjahr. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der wechselkursbedingten Reduzierung von 2,7 Mrd. € sowie aus der Anhebung des Diskontierungssatzes bei den inländischen Pensionsplänen um 0,5%-Punkte auf 4,5% und bei den ausländischen Pensionsplänen um 0,3%-Punkte auf 5,7%. Die Fondsvermögen zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen erhöhten sich von 34,3 Mrd. € auf 35,2 Mrd. €. Der wechselkursbedingte Rückgang von 2,5 Mrd. € konnte durch die erzielten Erträge der in- und ausländischen Fondsvermögen in Höhe von 1,0 Mrd. € bzw. 3,3 Mrd. € im Jahr 2006 und durch die Zuwendungen an die Fondsvermögen in Höhe von 1,2 (i. V. 1,7) Mrd. € mehr als ausgeglichen werden.

Der **Finanzierungsstatus der Zuschussverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen** betrug am 31.12.2006 -14,1 Mrd. € im Vergleich zu -15,8 Mrd. € am Ende des Vorjahres. Die Verpflichtungen beliefen sich am Bilanzstichtag auf 16,0 (i. V. 17,7) Mrd. €. Der Rückgang war mit 1,7 Mrd. € im Wesentlichen auf Wechselkurseffekte zurückzuführen. Die übrigen Veränderungen resultierten aus der normalen jährlichen Erhöhung abzüglich der Zahlungen an Begünstigte. Die Verpflichtungen waren durch Fondsvermögen von 1,9 (i. V. 1,9) Mrd. € gedeckt.

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen und der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen ist aufgrund der Erstanwendung der neuen Rechnungslegungsvorschrift SFAS 158 zum 31.12.2006 vollständig in der Konzernbilanz berücksichtigt.

Weitere Informationen zu den Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen enthält Anmerkung 24a des Konzernanhangs.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Die DaimlerChrysler AG hat im Berichtsjahr auf dem Weg zu einem dauerhaften profitablen Wachstum große Fortschritte erzielt. Dennoch beurteilt der Vorstand die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernlageberichts noch nicht durchweg als zufriedenstellend.

Der Umsatz stieg um 1% auf 151,6 Mrd. € und damit stärker, als wir zu Beginn des Jahres 2006 prognostiziert hatten. Dagegen erreichte der Konzernabsatz mit 4,7 Mio. nicht ganz das Vorjahresniveau und den angestrebten Zielwert. Höhere Absatzvolumina bei der Mercedes Car Group und der Truck Group wurden durch die rückläufige Absatzentwicklung bei der Chrysler Group überkompensiert. Beim Operating Profit haben wir mit 5,5 Mrd. € das ursprünglich angestrebte Ziel von mehr als 6 Mrd. € nicht erreicht; und der Wertbeitrag (Value Added) war im Berichtsjahr noch leicht negativ. Das operative Ergebnis des Konzerns war somit nicht hoch genug, um die Kosten des eingesetzten Kapitals zu decken. Ausschlaggebend für diese unzureichende Ertragsituation waren die unerwartet schwierige Markt- und Wettbewerbssituation in den USA sowie der daraus resultierende Verlust bei der Chrysler Group. Die anderen Geschäftsfelder haben hingegen ihre Ergebnisziele übertroffen. Insbesondere die Mercedes Car Group hat ihre Ertragskraft im Jahr 2006 wieder deutlich gesteigert. Die Truck Group hat ein Rekordergebnis erzielt, und auch das Geschäftsfeld Financial Services konnte den Operating Profit weiter steigern. Mit der Einführung des neuen Managementmodells in der Verwaltung schaffen wir schlanke und stabile Prozesse und damit die Voraussetzungen, um künftig über alle Ebenen des Konzerns hinweg schneller, flexibler, kostengünstiger und damit auch wettbewerbsfähiger und profitabler zu werden. Mit dem im Februar 2007 vorgestellten »Recovery and Transformation Plan« hat die Chrysler Group ein umfassendes Programm erarbeitet, das es ihr ermöglichen soll, künftig auch unter schwierigen Marktbedingungen dauerhaft positive Ergebnisse zu erwirtschaften.

Die Finanzlage des Konzerns wurde im Berichtsjahr von der ungünstigen Ertragsentwicklung bei der Chrysler Group sowie den Zahlungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung bei smart und den Personalabbaumaßnahmen im Rahmen von CORE und dem neuen Managementmodell belastet. Dennoch stieg der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit auf 14,0 (i. V. 12,4) Mrd. €. Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts, die von DaimlerChrysler verwendete Maßgröße für die Finanzkraft, hat sich um 0,2 Mrd. € auf 1,9 Mrd. € vermindert, und die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts ging um 0,9 Mrd. € auf 6,4 Mrd. € zurück.

Die Vermögenslage des DaimlerChrysler-Konzerns war im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. Bereinigt um die für das Geschäftsjahr 2006 vorgeschlagene Dividendenzahlung von 1,5 Mrd. lag die Eigenkapitalquote des Konzerns zum Jahresende bei 17,2 (i. V. 17,3)%. Für das Industriegeschäft stieg die Eigenkapitalquote von 24,8% auf 25,1%.

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2006

Chrysler Group »Recovery and Transformation Plan«. Am 14. Februar 2007 hat DaimlerChrysler den auf drei Jahre ausgelegten »Recovery and Transformation Plan« für die Chrysler Group bekannt gegeben. Durch die im Plan beschriebenen Maßnahmen soll für die Chrysler Group die Rückkehr in die Gewinnzone bis zum Jahr 2008 ermöglicht werden. Zudem ist vorgesehen, das Geschäftsmodell der Chrysler Group langfristig zu ändern. Der Plan umfasst eine Kombination von Maßnahmen mit dem Ziel, die Umsatzerlöse zu steigern und die Kosten zu senken. Die Maßnahmen umfassen unter anderem die Fortsetzung der Produktoffensive, den Abbau von 13.000 Arbeitsplätzen über einen Zeitraum von drei Jahren, eine Reduzierung der Materialkosten um 1,15 Mrd. € sowie eine Verringerung der Produktionskapazität um 400.000 Einheiten pro Jahr. Die Anpassung der Produktionskapazität soll durch die Streichung von Arbeitsschichten und die Stilllegung von Produktionsstätten erfolgen. DaimlerChrysler erwartet, dass diese Restrukturierungsmaßnahmen im Jahr 2007 zu Aufwendungen von bis zu 1 Mrd. € führen werden; der Liquiditätsabfluss wird im Jahr 2007 voraussichtlich 0,8 Mrd. € betragen.

Weitere Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2006.

Nach Ablauf des Geschäftsjahrs 2006 sind keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für DaimlerChrysler von wesentlicher Bedeutung sind. Der Geschäftsverlauf in den ersten beiden Monaten des Jahres 2007 bestätigt die im nachfolgenden Kapitel »Ausblick« getroffenen Aussagen.

Risikobericht

Risikomanagementsystem

Die Geschäftsfelder von DaimlerChrysler sind im Rahmen ihrer globalen Aktivitäten und infolge der fortschreitenden Intensivierung des Wettbewerbs einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Zur frühzeitigen Erkennung, zur Bewertung und zum konsequenten Umgang mit Risiken sind wirksame **Steuerungs- und Kontrollsysteme** eingesetzt, die auch im Hinblick auf die Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften zu einem einheitlichen Risikomanagementsystem zusammengefasst sind und permanent weiterentwickelt werden. Das Risikomanagementsystem ist dabei in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem eingebettet. Es ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in allen relevanten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen und zielt auf die systematische Identifikation, Beurteilung, Kontrolle und Dokumentation von Risiken ab. Dabei werden, unter Berücksichtigung definierter Risikokategorien, Risiken vom Management der Geschäftsfelder und operativen Einheiten, der bedeutenden assoziierten Unternehmen sowie der zentralen Bereiche identifiziert und bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Die Bewertung der Schadenshöhe erfolgt in der Regel mit Blick auf die Auswirkungen der Risiken auf den Operating Profit. Kommunikation und Berichterstattung über relevante Risiken werden durch vom Management festgelegte Wertgrenzen gesteuert. Aufgabe der Verantwortlichen ist auch, Maßnahmen zur Risikovermeidung, -reduzierung und -absicherung zu entwickeln und gegebenenfalls zu initiieren. Im Rahmen unterjähriger Controllingprozesse werden die wesentlichen Risiken sowie eingeleitete Gegenmaßnahmen überwacht. Neben der Regelberichterstattung gibt es für unerwartet auftretende Risiken eine konzerninterne Berichterstattungspflicht. Das zentrale Risikomanagement berichtet regelmäßig über die identifizierten Risiken an den Vorstand und den Aufsichtsrat.

Das Risikomanagementsystem ermöglicht es dem Vorstand, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen und gegensteuernde Maßnahmen einzuleiten. Die Konzernrevision kontrolliert durch zielgerichtete Prüfungen die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und der konzerneinheitlichen Richtlinien, die im Risikomanagementhandbuch definiert sind, und initiiert bei Bedarf entsprechende Maßnahmen. Zudem prüft der Abschlussprüfer das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, Entwicklungen, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können, frühzeitig zu erkennen.

Volkswirtschaftliche Risiken

Die **Weltwirtschaft** befand sich im Jahr 2006 erneut auf einem deutlichen Expansionskurs. Trotz hoher und zum Teil weiter angestiegener Rohstoffpreise, höherer Zinsen und einer insbesondere im Nahen Osten merklich angespannten geopolitischen Lage konnte im Jahr 2006 mit einem Zuwachs von 3,9% zum wiederholten Male ein deutlich überdurchschnittliches Wachstum erreicht werden. Allerdings wurde der Höhepunkt dieses Konjunkturzyklus bei globaler Betrachtung bereits im ersten Quartal 2006 überschritten. Wachstumsdämpfend wirkten sich im Jahresverlauf zunehmend die gestiegenen Kapitalkosten, die anhaltenden Belastungen durch die hohen bzw. gestiegenen Rohstoffpreise, die Korrekturen der in einigen Teilen der Welt hoch bewerteten Immobilienmärkte sowie restriktivere Finanzpolitiken aus. Die für das Jahr 2007 von der Mehrzahl der Analysten und auch von DaimlerChrysler unterstellte sanfte Rückkehr der Weltwirtschaft zu ihrem langfristigen Wachstumstrend hängt maßgeblich davon ab, wie sich diese Faktoren künftig entwickeln bzw. ob ihre dämpfende Wirkung möglicherweise stärker ausfällt als gegenwärtig erwartet. Damit bestehen weiterhin beträchtliche ökonomisch bedingte Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von DaimlerChrysler. Aufgrund der sehr hohen Bedeutung der US-amerikanischen Wirtschaft für die Weltkonjunktur hätte aber auch eine isolierte massive Verlangsamung der gesamtwirtschaftlichen Expansion in den USA entsprechend negative Konsequenzen.

Da die **US-amerikanische Wirtschaft** zur Finanzierung des rasch ansteigenden Leistungsbilanzdefizits in zunehmendem Maß auf den Kapitalzufluss von außen angewiesen ist, hat sich hier inzwischen ein beträchtliches Risikopotenzial aufgebaut. Falls die notwendigen Kapitalzufuhren ausbleiben oder zu gering ausfallen, wird eine Korrektur des außenwirtschaftlichen Defizits unvermeidlich. Dies könnte, verursacht durch höhere Zinsen und eine drastische Abwertung des US-Dollars, zu einem deutlich niedrigeren Wachstum in den USA und in der Folge auch in anderen Regionen führen. Zusätzliche Risiken für eine schwächere Konjunktur-entwicklung bestehen in den USA in einem übermäßigen Anstieg der Kapitalmarktzinsen sowie einem Wertverfall von Vermögenswerten (Aktien, Immobilien). Beides würde insbesondere den privaten Konsum erheblich dämpfen.

In **Westeuropa** hat sich die Konjunktur im Jahr 2006 erfreulich günstig entwickelt. Eine weiterhin positive Entwicklung der Inlandsnachfrage, d.h. privater Konsum und Investitionen, kann jedoch nicht mit hinreichender Sicherheit angenommen werden. Insbesondere in Deutschland zeichnet sich für das Jahr 2007 eine Wachstumsdelle mit einem schlimmstenfalls sogar leicht rückläufigen privaten Konsum ab. Dies hätte entsprechend negative Konsequenzen für die Automobilnachfrage. Wegen der Bedeutung Westeuropas und damit auch Deutschlands als wichtigem Absatzmarkt für DaimlerChrysler verbirgt sich dahinter ein beträchtliches Risikopotenzial.

Ähnliches gilt in gewissem Umfang auch für die **japanische Wirtschaft**, wenngleich sich hier die Risiken tendenziell eher verringert haben. Eine erneute Abschwächung der japanischen Konjunktur würde nicht nur den Export von Produkten des Konzerns nach Japan, sondern auch die Ergebnisentwicklung unserer Tochtergesellschaft Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation erheblich belasten.

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

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

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

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

Branchen- und unternehmensspezifische Risiken

Eine schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung, Überkapazitäten in den Automobilmärkten und ein zurückhaltendes Konsumverhalten könnten die Automobilhersteller weiter belasten. Hiervon betroffen wären hauptsächlich die für DaimlerChrysler wichtigen Märkte in Westeuropa sowie der NAFTA-Raum. In den USA führte der **hohe Wettbewerbsdruck** in den vergangenen Jahren zu einer stetigen Ausweitung der Finanzierungsangebote und Verkaufsanreize. Auch in Westeuropa werden aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs verstärkt absatzfördernde Finanzierungsangebote und Verkaufsanreize eingesetzt. Eine schwächere wirtschaftliche Entwicklung und eine weitere Verschärfung des Wettbewerbs könnten diese absatzunterstützenden Maßnahmen auch künftig in ähnlicher oder sogar gesteigerter Form notwendig machen. Dies würde nicht nur die Erträge des Neufahrzeuggeschäfts belasten, sondern auch zu einem geringeren Preisniveau auf dem Gebrauchtwagenmarkt und damit zu abnehmenden Fahrzeugrestwerten führen. Ferner war infolge höherer Kraftstoffpreise in einigen Märkten, insbesondere in den USA, zunehmend die Tendenz im Konsumverhalten hin zu kleineren, verbrauchsgünstigeren Fahrzeugen zu verzeichnen. In diesem Zusammenhang könnten zusätzliche ergebnisbelastende Maßnahmen notwendig werden, um die Attraktivität von weniger verbrauchsgünstigen Fahrzeugen, vor allem bei der Chrysler Group, zu steigern. Eine weitere Verschiebung im Modell-Mix hin zu kleineren, renditeschwächeren Fahrzeugen würde zudem die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns weiter belasten.

Bei der Durchsetzung eines angestrebten Preisniveaus spielen Faktoren wie **Markenimage und Produktqualität** sowie zusätzliche technische Merkmale auf der Basis einer innovativen Forschung und Entwicklung eine immer wichtigere Rolle. Darüber hinaus ist die Realisierung von **Effizienzsteigerungen** bei gleichzeitiger Einhaltung der hohen DaimlerChrysler-Qualitätsstandards von wesentlicher Bedeutung für die künftige Profitabilität des Konzerns. Dies gilt insbesondere für die Umsetzung des »Recovery and Transformation Plan«, den die Chrysler Group am 14. Februar 2007 bekanntgegeben hat. Ferner stellt auch die erfolgreiche Umsetzung des neuen Managementmodells und der damit verbundenen Maßnahmen eine weitere wichtige Voraussetzung zur Erhöhung der Profitabilität des DaimlerChrysler-Konzerns dar.

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

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

Risiken auf der Beschaffungsseite begegnet DaimlerChrysler mit einem gezielten Material- und Lieferanten-Risikomanagement. Im Hinblick auf die Entwicklung der internationalen Beschaffungsmärkte sind diesen Maßnahmen jedoch Grenzen gesetzt. Sollte der Preisdruck über einen längeren Zeitraum auf dem derzeit hohen Niveau bleiben oder sogar noch weiter steigen, hätte dies negative Konsequenzen für die Profitabilität des Konzerns. Der steigende Druck auf den Beschaffungs- und Absatzmärkten könnte darüber hinaus die finanzielle Lage und den geschäftlichen Fortbestand von Zulieferern und Händlern ernsthaft gefährden. In zunehmendem Maß wurden bereits einzelne oder gemeinschaftliche Stützungsmaßnahmen seitens der Fahrzeughersteller wie DaimlerChrysler notwendig, die deren Produktion und Absatz sicherstellen sollen (siehe hierzu auch die Ausführungen in Anmerkung 31 des Konzernanhangs). Sollte sich die wirtschaftliche Situation von wichtigen Zulieferern weiter verschlechtern, könnte dies weitere ergebnisbelastende Stützungsmaßnahmen erfordern; Lieferschwierigkeiten seitens der Zulieferer könnten sich negativ auf die Produktion und den Absatz von Fahrzeugen und damit auf die Profitabilität von DaimlerChrysler auswirken.

Der Produktions- und Geschäftsprozess könnte auch durch **unvorhersehbare Ereignisse**, wie beispielsweise Naturkatastrophen oder terroristische Anschläge, gestört werden. Das Verbrauchervertrauen würde dadurch spürbar beeinträchtigt werden, und es könnte zu Produktionsunterbrechungen infolge von Zulieferproblemen und verstärkten Sicherheitsmaßnahmen an den Landesgrenzen kommen. Darüber hinaus könnten unsere betrieblichen Abläufe durch Unterbrechungen in den Rechenzentren beeinträchtigt werden. Hierzu wurden Sicherheitsmaßnahmen und Notfallpläne erstellt. Andere **IT-Risiken** aus dem Netzwerk-, Applikations- und System-Management sowie Outsourcing-/Lieferanten-Management haben zwar eine sehr niedrige Eintrittswahrscheinlichkeit, könnten sich aber im Falle des Risikoeintritts ebenfalls spürbar negativ auf das Ergebnis auswirken.

Anstehende Tarifverhandlungen mit den Gewerkschaften könnten im Ergebnis zu Steigerungen bei den **Arbeitskosten** führen, die den Produktivitätszuwachs übersteigen; länger andauernde Streiks würden zu Produktionsunterbrechungen und damit zu verminderten Fahrzeugauslieferungen führen. Ferner ist die erfolgreiche Umsetzung angestrebter Restrukturierungsmaßnahmen teilweise von einer Einigung mit den Gewerkschaften abhängig. Die US-Automobilarbeiter-Gewerkschaft UAW hat es bisher abgelehnt, eine den anderen US-Automobilherstellern gewährte Reduktion der Gesundheitskosten in vergleichbarem Umfang auch bei der Chrysler Group zu unterstützen. Sollte hierzu in den weiteren Verhandlungen mit der UAW keine positive Einigung erzielt werden, würde dies zu dauerhaften Wettbewerbsnachteilen für die Chrysler Group führen.

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

Aus der Beteiligung des DaimlerChrysler-Konzerns am System zur Erfassung und Erhebung von Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen mit mehr als 12 t zulässigem Gesamtgewicht ist der Konzern einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die sich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken könnten. Der Betrieb des elektronischen Mauterhebungssystems erfolgt durch die Betreibergesellschaft **Toll Collect** GmbH, an der DaimlerChrysler 45% der Anteile hält und die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wird. Neben der Konsortialmitgliedschaft und der Kapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH wurden Garantien für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems gegenüber der Bundesrepublik Deutschland abgegeben. Das Mautsystem wurde am 1. Januar 2005 mit geringfügig eingeschränkter Funktionalität in Betrieb genommen. Zum 1. Januar 2006 wurde das Mautsystem mit voller Funktionalität gemäß Betreibervertrag installiert. Risiken können im Wesentlichen aufgrund von Ausfällen bei der zu erhebenden Maut und Nichterfüllung bestimmter vertraglich definierter Leistungsparameter, eventuell zusätzlicher Aufrechnungen der Bundesrepublik Deutschland, die über die bereits erklärten hinausgehen, oder einer Verweigerung der endgültigen Betriebserlaubnis entstehen. Zusätzliche Informationen zum elektronischen Mautsystem sowie zu den damit verbundenen Risiken können den Anmerkungen 3 (Wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen), 30 (Rechtliche Verfahren) und 31 (Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen) des Konzernanhangs entnommen werden.

An den Risiken seiner Beteiligungen, insbesondere auch an denen der EADS, partizipiert DaimlerChrysler grundsätzlich entsprechend der jeweiligen Beteiligungsquote.

Finanzmarktrisiken

DaimlerChrysler ist Marktrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Commodity-Preis-Risiken. Diese Marktpreisrisiken können einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Der Konzern steuert diese Risiken vorwiegend im Rahmen seiner laufenden Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Zusätzliche Informationen zu Finanzinstrumenten und Derivaten enthält die Anmerkung 32 im Konzernanhang. Volkswirtschaftliche Analysen und Marktinformationen fließen fortlaufend in den Risikomanagementprozess ein.

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

Die von den Fonds zur Abdeckung der Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen des Konzerns gehaltenen marktwertsensitiven Anlagen, wie zum Beispiel Anlagen in Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, sind nicht Bestandteil dieser quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensionsfonds von DaimlerChrysler enthält die Anmerkung 24a des Konzernanhangs.

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

Währungsrisiken. Aus der globalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten von DaimlerChrysler resultieren Lieferungs- und Zahlungsströme in unterschiedlichen Währungen, wobei im Rahmen der Ermittlung des Währungsexposures gegenläufige Zahlungsströme in den einzelnen Währungen gegenübergestellt und aufgerechnet werden. Das Währungsexposure wird anhand fortlaufend überprüfter Devisenkursereignisse mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäften, schrittweise abgesichert. Das bei den ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Euro-Zone gebundene Nettovermögen sowie die Umrechnungsrisiken, bezogen auf die Umsätze und Ergebnisse dieser Unternehmen, werden grundsätzlich nicht gegen Wechselkursschwankungen gesichert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt als Value-at-Risk-Werte ermittelte mögliche Marktwertschwankungen für die derivativen Währungssicherungskontrakte in den Jahren 2006 und 2005. Die Berechnungen der Jahresdurchschnitte basieren auf den Zahlen zu den Quartalsenden.

Value-at-Risk				
Werte in Millionen €				
	31.12.2006	Jahresdurchschnitt 2006	31.12.2005	Jahresdurchschnitt 2005
Währungssicherungskontrakte ¹	208	261	281	253

¹ Devisentermingeschäfte, Devisenswaps, Währungsoptionen.

Der Value-at-Risk der Währungssicherungskontrakte im Jahresdurchschnitt 2006 ist nahezu unverändert zum Vorjahr. Die Abnahme des Value-at-Risks zum Jahresende 2006 ist vor allem durch niedrigere Wechselkursvolatilitäten bedingt.

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

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

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

Die nachfolgende Tabelle zeigt als Value-at-Risk-Werte ermittelte mögliche Marktwertschwankungen für die zinsensitiven Finanzinstrumente des DaimlerChrysler-Konzerns in den Jahren 2006 und 2005. Die Berechnungen der Jahresdurchschnitte basieren auf den Zahlen zu den Quartalsenden.

Value-at-Risk				
Werte in Millionen €				
	31.12.2006	Jahresdurchschnitt 2006	31.12.2005	Jahresdurchschnitt 2005
Zinnsensitive Finanzinstrumente	32	48	89	90

Der Value-at-Risk der zinsensensitiven Finanzinstrumente bei DaimlerChrysler nahm im Jahresdurchschnitt und zum Jahresende 2006 ab, vor allem aufgrund niedrigerer Zinsvolatilitäten und einer Reduktion der Risikopositionen.

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

Commodity-Preis-Risiken. Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit ist DaimlerChrysler einem Marktpreisisiko aus dem Bezug von Teilleieferungen und Rohstoffen (zusammen: Commodities) ausgesetzt. Der Konzern begegnet diesen beschaffungsseitigen Risiken durch ein gezieltes Commodity- und Supplier-Risk-Management. In geringem Umfang werden auch derivative Finanzinstrumente eingesetzt, um die Marktpreisisiken vornehmlich aus dem Bezug von Edelmetallen zu reduzieren. Das aus derivativen Rohstoffsicherungskontrakten resultierende Risiko war in den Berichtsperioden und ist auch gegenwärtig unerheblich für den Konzern; infolge dessen wird auf den separaten Ausweis der Value-at-Risk-Werte für derivative Rohstoffsicherungskontrakte verzichtet.

Ratings

Die Rating-Agenturen Standard & Poor's, Moody's Investors Service, Fitch Ratings und Dominion Bond Rating Service bewerten die Kreditwürdigkeit von DaimlerChrysler. Herabstufungen der von den Rating-Agenturen vergebenen Ratings könnten sich negativ auf die Kapitalkosten des Konzerns auswirken.

Rechtliche Risiken

Gegen DaimlerChrysler sind verschiedene Gerichtsverfahren anhängig bzw. könnten anhängig werden. Bei diesen handelt es sich nach unserer Ansicht im Wesentlichen um normale, routinemäßige und im Zusammenhang mit dem Geschäft des Konzerns stehende Rechtsstreitigkeiten. Der Konzern bildet Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten, wenn die daraus resultierenden Verpflichtungen wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar sind. Es ist jedoch möglich, dass aufgrund abschließender Entscheidungen in einigen dieser anhängigen Fälle hierfür gebildete Rückstellungen sich teilweise als unzureichend erweisen und infolge dessen erhebliche zusätzliche Aufwendungen entstehen könnten. Obwohl der endgültige Ausgang einzelner Verfahren gegebenenfalls einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von DaimlerChrysler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die daraus eventuell resultierenden Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens- und Finanzlage von DaimlerChrysler haben. Informationen über rechtliche Verfahren können der Anmerkung 30 des Konzernanhangs entnommen werden.

Gesamtrisiko

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

Ausblick

Die im Kapitel Ausblick getroffenen Aussagen basieren auf der operativen Planung des DaimlerChrysler-Konzerns für die Jahre 2007 bis 2009. Grundlage dieser Planung sind die Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die sich aus den Einschätzungen der renommierten Wirtschaftsforschungsinstitute ergeben, und die Zielsetzungen unserer Geschäftsfelder. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an den Chancen und Risiken, welche die erwarteten Marktbedingungen und die Wettbewerbssituation im Planungszeitraum bieten.

Weltwirtschaft

Die Weltwirtschaft wird im Jahr 2007 das überdurchschnittlich hohe Wachstumstempo des Vorjahres voraussichtlich nicht fortsetzen können. Die erwartete Konjunkturdämpfung wird in erster Linie durch eine schwächere Dynamik in den USA hervorgerufen. Hier dürften nicht nur die höheren Zinsen, sondern auch die sinkenden Immobilienpreise die Inlandsnachfrage belasten. Nach drei Jahren starken Wachstums wird erwartet, dass die amerikanische Wirtschaft mit merklich unter 3% erstmals wieder deutlich unterhalb ihres langjährigen Durchschnitts zulegt. Auch die Volkswirtschaften in Westeuropa und Japan werden einen Teil ihrer gerade erst wiedergewonnenen Zugkraft einbüßen. In Westeuropa wird die zuletzt erfreuliche Belebung der Inlandsnachfrage im Jahr 2007 voraussichtlich ein wenig getrübt, weil mit Deutschland und Italien zwei wichtige Volkswirtschaften aufgrund fiskalpolitischer Maßnahmen weniger stark wachsen werden. Insbesondere für Deutschland wird als Folge der höheren Mehrwertsteuer ein niedrigeres Wachstum als im Jahr 2006 (2,7%) erwartet. Im Zuge der globalen Wachstumsabschwächung werden auch die Schwellenländer leicht an Dynamik einbüßen, gleichwohl aber immer noch doppelt so hohe Zuwachsraten aufweisen wie die Industrieländer. Weiterhin dominiert durch China wird der nordasiatische Wirtschaftsraum erneut am kräftigsten zulegen, aber auch der indische Subkontinent und Ostasien dürften hohe Wachstumsraten aufweisen.

Insgesamt wird erwartet, dass die Weltwirtschaft zwar leicht an Dynamik verliert, mit einem Wachstum von etwas über 3% aber trotzdem solide expandiert. Risiken sehen wir vor allem in nochmals steigenden Öl- und Rohstoffpreisen, einer unerwartet starken Abschwächung der US-Konjunktur, einer Korrektur des hohen Leistungsbilanzdefizits der USA sowie einer damit verbundenen Abwertung des US-Dollars.

In unserer Planung gehen wir davon aus, dass der Euro in den kommenden Jahren im Vergleich zu den Durchschnittskursen des Jahres 2006 gegenüber dem US-Dollar und gegenüber dem britischen Pfund an Wert gewinnen, gegenüber dem japanischen Yen jedoch leicht abwerten wird.

Automobilmärkte

Die globale Automobilnachfrage wird auch im Jahr 2007 weiter wachsen, allerdings insgesamt langsamer als im vergangenen Jahr. Einhergehend mit der schwächeren Entwicklung der Wirtschaft rechnen wir im US-Markt für Pkw und Nutzfahrzeuge insgesamt mit einem leichten Rückgang des Marktvolumens von 17,1 auf etwa 17,0 Mio. Fahrzeuge. Für den westeuropäischen Pkw-Markt zeichnet sich bestenfalls eine Stagnation auf dem Niveau des Jahres 2006 in Höhe von 14,6 Mio. Einheiten ab. Auf dem japanischen Pkw-Markt dürfte sich hingegen ein leichtes Absatzplus ergeben. Als Stütze der globalen Automobilkonjunktur sollten sich wiederum die großen Schwellenländer erweisen, die im Jahr 2007 erneut spürbar zulegen dürften.

Auf den weltweiten Nutzfahrzeugmärkten wird für das Jahr 2007 eine zyklisch bedingte Abschwächung des Absatzes erwartet, die durch vorgezogene Käufe im Jahr 2006 als Folge schärferer Emissionsrichtlinien in den USA und Japan zusätzlich verstärkt wird. Dabei zeichnet sich ab, dass der Nachfrageeinbruch auf dem nordamerikanischen Markt – und hier insbesondere im Bereich der schweren Lkw der Klasse 8 – im regionalen Vergleich mit einem Marktrückgang von bis zu 40% besonders kräftig ausfallen dürfte. Auch für den japanischen Nutzfahrzeugmarkt rechnen wir im Jahr 2007 mit einem deutlich geringeren Marktvolumen. Demgegenüber gehen wir davon aus, dass sich in Westeuropa lediglich ein leichter Rückgang des Absatzes ergeben wird. Für das Jahr 2008 ist dann wieder mit einer Normalisierung der weltweiten Nutzfahrzeugnachfrage zu rechnen.

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

Absatz

Die **Mercedes Car Group** geht davon aus, im Jahr 2007 beim Absatz mindestens an den Rekordwert des Vorjahres anknüpfen zu können. Im ersten Halbjahr werden die Verkäufe noch vom Modellwechsel bei der volumenstarken Mercedes-Benz C-Klasse und beim smart fortwo geprägt sein, die beide im Frühjahr 2007 in den Markt eingeführt werden. Für das zweite Halbjahr gehen wir von einem Absatz über dem Vorjahresniveau aus. Die volle Verfügbarkeit der neuen C-Klasse, deren Angebot Ende 2007 um das T-Modell und im Jahr 2008 um einen kompakten Geländewagen erweitert wird, sollte dann zu einem weiteren Absatzwachstum in den Folgejahren beitragen. Auch künftig erwartet die Mercedes Car Group, rund 70% des Absatzes in den fünf größten Kernmärkten – Deutschland, USA, Großbritannien, Italien und Frankreich – zu erzielen. Chancen sehen wir vor allem auch in Asien und dort insbesondere in China. So wird in Peking seit September 2006 die E-Klasse produziert. Im Laufe des Jahres 2007 wird die Produktion der C-Klasse folgen. Insgesamt planen wir dort mittelfristig mit einer Kapazität von insgesamt 25.000 Fahrzeugen.

Die **Chrysler Group** arbeitet mit Nachdruck daran, ihr Produktangebot umfassend zu erneuern und auf die Forderungen der Märkte nach sparsameren und wirtschaftlicheren Fahrzeugen auszurichten. Nach zehn neuen Fahrzeugen im Jahr 2006 wird die Produktoffensive bis zum Jahr 2009 mit mehr als 20 neuen und 13 modellgepflegten Fahrzeugen fortgesetzt. Bereits zum Jahresanfang 2007 verfügt die Chrysler Group über ein im Vergleich zum Wettbewerb sehr junges Fahrzeugprogramm. Auf der Angebotsseite sind damit gute Voraussetzungen dafür geschaffen, den Absatz im Jahr 2007 zu steigern und die Marktposition weltweit zu verbessern. Zum Wachstum in den Folgejahren sollten insbesondere auch die Märkte außerhalb des NAFTA-Raums, vor allem Westeuropa und China, beitragen. Dort wird das Produktangebot kontinuierlich erweitert.

Nach dem Rekordabsatz im Jahr 2006, der durch Vorzieheffekte aufgrund neuer Emissionsregelungen in den Kernmärkten USA und Japan geprägt war, rechnet die **Truck Group** für das Jahr 2007 mit einem deutlichen Absatzrückgang in Nordamerika und Japan. Für Westeuropa streben wir einen Absatz in der Größenordnung des Jahres 2006 an. Im Rahmen des Optimierungsprogramms Global Excellence hat die Truck Group jedoch umfassende Maßnahmen ergriffen, mit denen sie sich künftig unabhängiger von den zyklischen Schwankungen der Märkte machen und auch unter schwierigen Marktbedingungen dauerhaft positive Ergebnisse erwirtschaften will. Insbesondere unsere Kostenvorteile als weltweit größter Nutzfahrzeughersteller wollen wir besser ausschöpfen als bisher. Darüber hinaus wollen wir die Wettbewerbsposition des Geschäftsfelds mit neuen Produkten weiter stärken und ab dem Jahr 2008 wieder höhere Absatzzahlen erzielen.

Für den Bereich **Transporter** erwarten wir für den Planungszeitraum 2007 bis 2009 einen kontinuierlich steigenden Absatz. Hierzu dürfte vor allem der neue Sprinter beitragen, dessen Angebot mit weiteren Varianten schrittweise ausgebaut wird.

Der Bereich **Busse** geht davon aus, die weltweit führende Position bei den Omnibussen über 8 t mit innovativen und qualitativ hochwertigen neuen Produkten behaupten zu können. Die Wachstumschancen liegen vor allem in den Busmärkten Asiens, während die Spielräume für weiteres Wachstum in den Kernmärkten Westeuropas, in der NAFTA und auch in Lateinamerika marktbedingt sehr begrenzt sind.

Das Geschäftsfeld **Financial Services** erwartet für das Jahr 2007 eine weiterhin stabile Geschäftsentwicklung und einen leichten Anstieg des Vertragsvolumens. Weltweit hat das Geschäftsfeld verschiedene Programme und Maßnahmen eingeleitet, mit denen es die Effizienz weiter steigern, das Risikomanagement verbessern sowie die Kunden- und Händlerzufriedenheit erhöhen will. Auf diese Weise begegnet Financial Services der zunehmenden Konkurrenz internationaler Banken und dem steigenden Wettbewerbsdruck auf den Automobilmärkten. Unser flächendeckendes Angebot in den Bereichen Finanzierung, Leasing, Versicherungen und Flottenmanagement werden wir weiter ausbauen. Ein Wachstumsschwerpunkt wird dabei in den dynamischen Wachstumsregionen Asien, Osteuropa und Lateinamerika liegen.

Die **EADS** erwartet für die Jahre 2007 bis 2008 eine insgesamt stabile Entwicklung des weltweiten zivilen Flugzeugmarktes auf hohem Niveau. Im Verteidigungs- und Raumfahrtgeschäft rechnet die EADS trotz der angespannten öffentlichen Haushaltslage weiterhin mit einer positiven Entwicklung. Durch vermehrte Auslieferungen, insbesondere bei Airbus und Eurocopter, dürfte der Umsatz der EADS in den kommenden Jahren weiter steigen.

Auf Basis der Planungen der Geschäftsfelder erwarten wir für den **DaimlerChrysler-Konzern**, dass der Absatz im Jahr 2007 insgesamt leicht ansteigen wird. Für die Jahre 2008 und 2009 erwarten wir ein weiteres Absatzwachstum.

Triebfeder dieser insgesamt positiven Absatzentwicklung im Planungszeitraum sind hervorragende neue Produkte. So werden wir unsere Produktoffensive im Zeitraum 2007 bis 2009 mit mehr als 35 neuen Fahrzeugen fortsetzen. Dabei wollen wir uns durch zukunftsweisende Innovationen vom Wettbewerb abheben und in den für unsere Kunden wichtigen Technologien führend sein.

Umsatz und Ergebnis

Wir gehen davon aus, dass der Umsatz von DaimlerChrysler im Jahr 2007 in der Größenordnung des Vorjahres liegen wird. Für die Folgejahre erwarten wir dann parallel zum steigenden Absatz auch ein deutlich höheres Geschäftsvolumen. Ein regionaler Wachstumsschwerpunkt wird dabei in Asien liegen.

Einen wichtigen Beitrag zur Ergebnisverbesserung werden die Programme zur Effizienzsteigerung leisten, die wir in allen Geschäftsfeldern und den zentralen Bereichen eingeleitet haben und konsequent weiterverfolgen. Zudem wollen wir künftig auch unsere Anlagen länger nutzen.

Insgesamt ist es unser Ziel, Spitzenleistungen auf allen Stufen der Wertschöpfungskette zu erreichen. Mit der Umsetzung des neuen Managementmodells schaffen wir schlanke und stabile Prozesse und damit die Voraussetzungen dafür, künftig über alle Bereiche hinweg schneller, flexibler, kostengünstiger und damit auch wettbewerbsfähiger und profitabler zu werden. Insbesondere die zunehmende Vernetzung unserer weltweiten Aktivitäten, der Einsatz von standardisierten Modulen, exzellente Prozesse sowie der intensive Wissenstransfer innerhalb des Konzerns dürften sich in den kommenden Jahren positiv im Ergebnis der Geschäftsfelder niederschlagen.

So erwartet die **Mercedes Car Group** für das Jahr 2007 trotz eines saisonbedingt schwächeren ersten Quartals eine Umsatzrendite von mindestens 7%. Mit dem Effizienzsteigerungsprogramm CORE und exzellenten Produkten, wie zum Beispiel der neuen C-Klasse, soll die Ertragskraft der Mercedes Car Group im Planungszeitraum 2007 bis 2009 weiter kontinuierlich gesteigert werden.

Bei der **Chrysler Group** wird die Produktoffensive von weitreichenden Maßnahmen zur Steigerung von Effizienz, Produktivität und Qualität flankiert. Der im Februar 2007 vorgestellte »Recovery and Transformation Plan« bündelt und intensiviert diese Maßnahmen im Rahmen eines umfassenden Gesamtkonzeptes zur nachhaltigen Steigerung der Profitabilität (vgl. Seiten 66 und 89). Das Programm beinhaltet eine Kombination aus umsatzsteigernden und kostensenkenden Maßnahmen. Langfristig soll das Geschäftsmodell auf eine höhere globale Präsenz und auf eine Veränderung des Produktmixes hin zu kleineren und verbrauchsärmeren Fahrzeugen ausgerichtet werden. Durch den Ausbau von Allianzen und Partnerschaften sollen Kostenvorteile ausgeschöpft und zusätzliche Wachstumspotenziale erschlossen werden. Für die Umsetzung des »Recovery and Transformation Plan« werden im Jahr 2007 Restrukturierungsaufwendungen von bis zu 1 Mrd. € anfallen. Der Verlust der Chrysler Group aus dem laufenden Geschäft sollte im Jahr 2007 geringer sein als im Jahr 2006. Nach einem ausgeglichenen Ergebnis im Jahr 2008 strebt die Chrysler Group für das Jahr 2009 eine Umsatzrendite von 2,5% an. Um den vorgestellten »Recovery and Transformation Plan« zu unterstützen und zu beschleunigen, prüfen wir weitere strategische Optionen, die über die bestehenden Kooperationen und Partnerschaften hinausgehen. Dabei schließen wir keine Option aus. Es ist unser Ziel, die bestmögliche Lösung für die Chrysler Group wie auch für DaimlerChrysler zu finden.

Als Folge des erwarteten marktbedingten Absatzrückgangs wird das operative Ergebnis der **Truck Group** im Jahr 2007 voraussichtlich nicht das hohe Vorjahresniveau erreichen. Trotz dieses vorübergehenden Ergebnisrückgangs dürfte die Kapitalverzinsung aber weiterhin über den Kapitalkosten liegen. Hierzu wird insbesondere auch das weltweite Optimierungsprogramm Global Excellence beitragen. Die Truck Group will ab dem Jahr 2008 über den Geschäftszyklus hinweg eine Umsatzrendite von durchschnittlich mehr als 7% erzielen.

Das Geschäftsfeld **Financial Services** verfolgt weiterhin das Ziel, den Automobilabsatz des Konzerns mit maßgeschneiderten Finanzdienstleistungen zu unterstützen und dabei eine Eigenkapitalrendite von mindestens 14% zu erreichen. Weitere Potenziale zur Effizienzsteigerung sollen über verschiedene Programme ausgeschöpft werden, die – wie zum Beispiel Roadmap Europe – auf die regionalen Markterfordernisse zugeschnitten sind.

Die Ertragskraft des Bereichs **Transporter** dürfte sich im Planungszeitraum weiter verbessern. Bei den **Bussen** erwarten wir unter Berücksichtigung weiterer Produktivitätssteigerungen auch künftig ein Ergebnisniveau in der Größenordnung der profitabelsten Wettbewerber.

Ausgehend von den Erwartungen der Geschäftsfelder sollte **DaimlerChrysler** die Ertragskraft im Planungszeitraum 2007 bis 2009 deutlich steigern können.

Mittelfristig streben wir eine Verzinsung des eingesetzten Kapitals von mindestens 10% an.

Grundvoraussetzung für die angestrebte Ertragssteigerung sind insgesamt stabile wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie die für die Jahre 2007 bis 2009 erwartete moderate Aufwärtsentwicklung der weltweiten Automobilnachfrage. Chancen und Risiken können sich aus der Entwicklung der Wechselkurse und der Rohstoffpreise ergeben.

Im Geschäftsjahr 2007 wird DaimlerChrysler die Rechnungslegung und die Finanzberichterstattung auf International Financial Reporting Standards (IFRS) umstellen (vgl. S. 211 f.). Unsere bisherige zentrale Ergebnisgröße, der Operating Profit nach US GAAP, wird dann durch das EBIT (Ergebnis vor Zinsen und Steuern) ersetzt. Mit der Veröffentlichung des Zwischenberichts für das erste Quartal werden wir den Ergebnisausblick für das Jahr 2007 konkretisieren.

Sachinvestitionen 2007-2009

(in Milliarden €)

DaimlerChrysler-Konzern 17,5

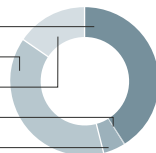
Mercedes Car Group 7,2

Chrysler Group 6,8

Truck Group 2,7

Financial Services 0,04

Van, Bus, Other 0,8



Forschungs- und Entwicklungsaufwand 2007-2009

(in Milliarden €)

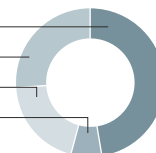
DaimlerChrysler-Konzern 16,2

Mercedes Car Group 7,7

Chrysler Group 4,2

Truck Group 3,2

Van, Bus, Other 1,1



Investitionen

Im Planungszeitraum 2007 bis 2009 wird DaimlerChrysler voraussichtlich 17,5 Mrd. € für Sachinvestitionen aufwenden. Steigenden Aufwendungen bei der Mercedes Car Group stehen geringere Investitionsbudgets bei der Chrysler Group, bei der Truck Group und bei den Transportern gegenüber. In der Mercedes Car Group liegt der Schwerpunkt auf Vorleistungen für neue Fahrzeuge wie das Nachfolgemodell der E-Klasse oder den neuen Geländewagen auf C-Klasse-Basis. Die Chrysler Group wird vor allem in die weitere Modernisierung ihrer Werke und die Fortsetzung der Produktoffensive investieren. Mit der inzwischen schon erreichten Flexibilisierung der Produktion und der Standardisierung von Fahrzeugarchitekturen bei Modellwechseln haben wir bereits erhebliche Einsparungen erzielt; deshalb kann das Investitionsbudget der Chrysler Group im Planungszeitraum zurückgenommen werden. Bei der Truck Group stehen Investitionen im Zusammenhang mit der neuen modularen Plattform für schwere und mittelschwere Lkw sowie für eine neue Motorenfamilie für Lkw im Vordergrund. Nachdem die Modellerneuerung mit der Einführung des neuen Sprinter weitgehend abgeschlossen ist, werden die Investitionen bei den Transportern im Planungszeitraum deutlich zurückgenommen, während bei den Bussen verstärkt in die Modernisierung der Werke und die europäische Vertriebsorganisation investiert wird.

Sachinvestitionen

	Ist 2006	Plan 2007-2009
Werte in Milliarden € ¹		
DaimlerChrysler-Konzern	5,9	17,5
Mercedes Car Group	1,7	7,2
Chrysler Group	2,9	6,8
Truck Group	0,9	2,7
Financial Services	0,03	0,04
Van, Bus, Other	0,4	0,8

¹ Werte für 2006 nach US GAAP, ab 2007 nach IFRS

Forschung und Entwicklung

Mit der Umsetzung des neuen Managementmodells haben wir die Konzernforschung sowie die Entwicklungsbereiche der Mercedes Car Group im neuen Ressort »Konzernforschung und Entwicklung Mercedes Car Group« zusammengefasst. Damit haben wir die Forschungs-, Vorentwicklungs- und Entwicklungsbereiche organisatorisch enger miteinander verzahnt und konsequenter auf die Entwicklung der Endprodukte hin ausgerichtet. Das neue Ressort arbeitet weiterhin als Forschungs-Kompetenzzentrum für das gesamte Unternehmen, erhält aber mehr Verantwortung für die Vorentwicklungsaktivitäten in allen automobilen Geschäftsfeldern. So sichern wir unsere Innovationskompetenz auch in Zukunft und können sie schneller in marktfähige Produkte umsetzen.

Mit dieser neuen Organisation können wir den Mitteleinsatz in den kommenden Jahren noch effizienter gestalten. Hierzu optimieren wir die Arbeitsabläufe und konzentrieren uns auf die Projekte, die für unsere Kunden den größten Mehrwert schaffen. Die Möglichkeiten zur Modularisierung und Standardisierung werden wir zunehmend ausschöpfen, sofern dies mit der Identität unserer Marken vereinbar ist. So wollen wir die Anzahl der Fahrzeugarchitekturen in den kommenden Jahren reduzieren und dafür die Zahl der Varianten, die auf einer gemeinsamen Fahrzeugarchitektur aufbauen, deutlich erhöhen. Mit dieser Strategie können wir weiterhin eine Vielzahl attraktiver und neuer Modelle anbieten und die Qualität unserer Fahrzeuge weiter steigern, gleichzeitig aber Material- und Entwicklungskosten in erheblichem Umfang einsparen.

Das Fahren werden wir durch die Weiterentwicklung der Antriebstechnologien und verstärkten Leichtbau noch effizienter, sauberer und sparsamer machen und so die Emissionen, unter anderem von CO₂, weiter reduzieren.

Im Zeitraum 2007 bis 2009 wird DaimlerChrysler insgesamt 16,2 Mrd. € für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten einsetzen. Damit bewegen sich unsere Ausgaben trotz der angestrebten Effizienzsteigerungen mit einer Forschungsquote von über 3% im Planungszeitraum weiterhin auf hohem Niveau. Deutlich höher als in den zurückliegenden Jahren sind die Forschungsaufwendungen der Mercedes Car Group. Dies hat vor allem zwei Ursachen: zum einen die Integration der Konzernforschung in die Mercedes Car Group, zum anderen die hohen Aufwendungen für das Nachfolgemodell der E-Klasse. Bei der Chrysler Group liegt der Schwerpunkt der Ausgaben in der Fortsetzung der Produkt-offensive; bis zum Jahr 2009 will die Chrysler Group mehr als 20 neue Modelle in den Markt einführen. Wichtige Projekte bei der Truck Group sind die neue Lkw-Plattform sowie neue Motoren, welche die neuen Abgasvorschriften für die Jahre 2009/2010 erfüllen.

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

Forschungs- und Entwicklungsaufwand	Plan	
	Ist 2006	2007-2009 ²
Werte in Milliarden € ¹		
DaimlerChrysler-Konzern	5,3	16,2
Mercedes Car Group	2,2	7,7
Chrysler Group	1,6	4,2
Truck Group	1,0	3,2
Van, Bus, Other	0,6	1,1

¹ Werte für 2006 nach US GAAP, ab 2007 nach IFRS

² enthält aktivierte und aufwandswirksame Forschungs- und Entwicklungsumfänge

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Vor dem Hintergrund der erwarteten Produktionsumfänge und Produktivitätsfortschritte geht DaimlerChrysler davon aus, dass die Zahl der Beschäftigten gegenüber dem Stand zum Jahresende 2006 im Planungszeitraum 2007 bis 2009 zurückgehen wird.

Vorausschauende Aussagen in diesem Geschäftsbericht:

Dieser Geschäftsbericht enthält vorausschauende Aussagen über zukünftige Entwicklungen, die auf unseren aktuellen Einschätzungen beruhen. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind ein konjunktureller Abschwung oder ein verlangsamtes Wirtschaftswachstum insbesondere in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse und Zinssätze, die Einführung von Produkten durch Wettbewerber und ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte oder Dienstleistungen, wettbewerbsbedingte Zwänge, die unseren Spielraum bei der Reduzierung von Verkaufsanreizen und die Durchsetzung von Preiserhöhungen beschränken können, Preiserhöhungen bei Kraftstoff, Rohstoffen und Edelmetallen, Produktions- oder Lieferunterbrechung bei der Produktion oder der Auslieferung von Neufahrzeugen die auf Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen beruhen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die Fähigkeit der Chrysler Group, ihren »Recovery and Transformation Plan« erfolgreich umzusetzen, die Geschäftsaussichten der Truck Group, die wegen im Vorfeld neuer Emissionsvorschriften auf das Jahr 2006 vorgezogener Käufe einen erheblichen Nachfragerückgang erleiden könnte, die effiziente Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsprogrammen insbesondere unseres neuen Managementmodells, die Geschäftsaussichten der EADS, an der wir eine Beteiligung halten, einschließlich der Auswirkungen zukünftiger Lieferverzögerungen und Lieferungsreduzierungen bei Flugzeugen, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemission, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie die Beendigung laufender behördlicher Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risikobericht« sowie unter den Überschriften »Risk Factors« und »Legal Proceedings« im Geschäftsbericht nach »Form 20-F« beschrieben sind, der bei der US-Wertpapier-Börsenaufsichtsbehörde eingereicht wurde. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich von den Umständen am Tag ihrer Veröffentlichung ausgehen.

Geschäftsfelder

82 Mercedes Car Group

- Deutliche Effizienzverbesserungen durch CORE
- Neue Produkte stark nachgefragt
- Fokussierung des Geschäftsmodells von smart
- Ertragskraft deutlich verbessert

86 Chrysler Group

- Schwierige Markt- und Wettbewerbssituation in Nordamerika
- Absatz und Produktion an Marktsituation angepasst
- Zehn neue Produkte im Jahr 2006 eingeführt
- Operating Loss von 1,1 Mrd. €
- »Recovery and Transformation Plan« vorgestellt

90 Truck Group

- Weltweit positive Entwicklung der Nutzfahrzeugmärkte
- Absatz leicht gesteigert
- Weiter erfolgreiche Umsetzung des Global Excellence Programms
- Globaler Entwicklungs- und Produktionsverbund weiterentwickelt
- Operating Profit auf neuem Höchststand

94 Financial Services

- Positive Geschäftsentwicklung im Jahr 2006
- Verbesserte Marktausschöpfung und höhere Kundenzufriedenheit im Fokus
- Effizienzsteigerungsprogramme weltweit umgesetzt
- Operating Profit deutlich verbessert

96 Van, Bus, Other

- Absatz von Transportern durch Modellwechsel beim Sprinter leicht unter Vorjahresniveau
- DaimlerChrysler Buses bestätigt Position als Weltmarktführer
- Auslieferungsrekorde und Verzögerungen bei der A380 prägen das Jahr 2006 bei der EADS
- Operating Profit von 913 (i. V. 1.091) Mio. €

Mercedes Car Group

Deutliche Effizienzverbesserungen durch CORE | Neue Produkte stark nachgefragt | Fokussierung des Geschäftsmodells von smart | Ertragskraft deutlich verbessert

	2006	2005	06/05
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Operating Profit (Loss)	2.415	(505)	.
Umsatz	54.579	50.015	+9
Sachinvestitionen	1.663	1.629	+2
FuE-Aufwand	2.176	2.418	-10
Produktion	1.230.951	1.214.855	+1
Absatz	1.251.797	1.216.838	+3
Beschäftigte (31. 12.)	99.343	104.345	-5

Deutliche Ergebnissteigerung. Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group, das die Marken Mercedes-Benz, Maybach, smart sowie Mercedes-Benz AMG und Mercedes-Benz McLaren umfasst, hat im Berichtsjahr 1.251.800 (i. V. 1.216.800) Fahrzeuge abgesetzt. Der Umsatz lag mit 54,6 Mrd. € um 9% über dem Vorjahresniveau.

Mit den im Rahmen des CORE-Programms eingeleiteten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung hat die Mercedes Car Group ihre Ertragskraft im Jahresverlauf deutlich gesteigert. Neben dem höheren Absatzvolumen und dem günstigeren Modell-Mix hat dies wesentlich zum Anstieg des Operating Profit auf 2,4 Mrd. € (i. V. Operating Loss: 0,5 Mrd. €) beigetragen (vgl. S. 44).

Effizienzsteigerungsprogramm CORE voll im Plan. Das im Februar 2005 gestartete Effizienzsteigerungsprogramm CORE, mit dem wir bis zum Jahr 2007 eine Umsatzrendite von 7% erreichen wollen, haben wir im Berichtsjahr konsequent weiterverfolgt. Die realisierten Maßnahmen liegen voll im Plan und haben bereits im Jahr 2006 maßgeblich zur Steigerung der Effizienz und Ertragskraft beigetragen. Im Verlauf des Jahres 2006 wurden mehr als 14.000 zusätzliche Maßnahmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette umgesetzt, die zu weiteren dauerhaften Verbesserungen in den operativen Bereichen führen. Derzeit wird ein Baukasten mit rund 100 definierten Modulen entwickelt, der künftig für alle Baureihen verfügbar sein wird und dazu beiträgt, die Qualität weiter zu erhöhen, die Kosten zu senken und die Entwicklungszeiten zu verkürzen. Durch die Vernetzung der Mercedes Car Group Entwicklung mit der Konzernforschung werden darüber hinaus

Innovationen so konzipiert, dass sie mehrere Baureihen bedienen. Außerdem haben wir die Produktion neu ausgerichtet sowie Strukturen und Abläufe standardisiert. Dies schafft die Voraussetzungen für eine deutliche Steigerung der Produktivität. Unser Ziel ist es, die Fertigungszeiten unserer Fahrzeuge in den nächsten Jahren insgesamt um 30 Prozent zu senken – davon haben wir zwölf Prozent bereits im Jahr 2006 erreicht. Darüber hinaus haben wir trotz der schwierigen Situation auf den Rohstoffmärkten unsere Materialkosten erheblich reduziert.

Angesichts der unverändert angespannten Markt- und Wettbewerbssituation war es im Zuge der erforderlichen Produktivitätssteigerung unvermeidbar, die Personalkapazitäten in der Mercedes Car Group anzupassen. Ende September 2005 verabschiedete der Vorstand deshalb ein Maßnahmenpaket, das an den deutschen Standorten der Mercedes Car Group ein Abbauziel von insgesamt etwa 8.500 Stellen vorsah. Im Zeitraum vom 1. Oktober 2005 bis zum 30. September 2006 haben ca. 9.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Verträge über ein freiwilliges Ausscheiden aus dem Unternehmen unterzeichnet bzw. sind bereits ausgeschieden. Im vierten Quartal des Jahres 2006 nahmen weitere 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Ausscheidensangebot an.

Markterfolg mit neuen Modellen. Die Marke Mercedes-Benz konnte den Absatz im Berichtsjahr um 5% auf 1.149.100 Fahrzeuge steigern und damit trotz des verschärften Wettbewerbs in wichtigen Regionen Marktanteile hinzugewinnen. Ausschlaggebend dafür waren die sehr erfolgreichen Modellneuheiten des Jahres 2005, insbesondere die neue S-Klasse, die seit Februar 2006 auch in den USA verfügbar ist. Die im Jahr 2006 vorgestellte neue CL- und GL-Klasse sowie die neue Generation der E- und SL-Klasse sind vom Markt ebenfalls sehr positiv aufgenommen worden und haben zum Erfolg der Marke Mercedes-Benz beigetragen.

Die neue Mercedes-Benz **C-Klasse** ist eine beeindruckende Synthese aus Fahrkomfort und Agilität. Sie setzt durch den Einsatz modernster Sicherheitssysteme neue Maßstäbe in ihrem Segment.



In den USA stieg der Absatz der Marke Mercedes-Benz um 7% auf 248.600 Fahrzeuge. Damit war dort im elften Jahr in Folge ein Zuwachs zu verzeichnen. In Westeuropa lag der Absatz insgesamt um 4% über dem Vorjahresniveau. Auch in Deutschland konnte das Vorjahresniveau leicht übertroffen werden. In der Region Asien/Pazifik setzten wir 122.100 Fahrzeuge (+4%) ab. Davon entfielen 47.000 Einheiten (+4%) auf Japan und 16.400 Einheiten (+43%) auf China.

Als Folge der neuen, attraktiven Modelle stieg der Absatz im Luxussegment (S-, CL-, SL-Klasse und SLR) um mehr als 50% auf 107.700 Fahrzeuge. Damit lag die Marke Mercedes-Benz in diesem Segment deutlich vor den wichtigsten Wettbewerbern. Im Oberklasse-Segment (E- und CLS-Klasse) erreichte der Absatz modellzyklusbedingt zwar nicht das Vorjahresniveau, dennoch konnten wir die Marktführerschaft in diesem wettbewerbsintensiven Segment behaupten. Die Absatzzahlen im C-Klasse Segment (C-, SLK-, CLK-Klasse) gingen vor allem aufgrund des bevorstehenden Modellwechsels bei der C-Klasse zurück. Die A- und B-Klasse erwiesen sich weiterhin als wichtige Volumenmodelle für die Marke Mercedes-Benz und blieben mit 292.500 (i. V. 262.300) Fahrzeugen bei unseren Kunden weiterhin sehr gefragt. Aufgrund des erweiterten Modellangebots und der hohen Wachstumsraten bei der M-Klasse haben wir im Geländewagen- bzw. SUV-Segment insgesamt 176.600 (i. V. 95.700) Fahrzeuge der M-, R-, GL- und G-Klasse ausgeliefert. Damit ist Mercedes-Benz in Deutschland und in Westeuropa die meistverkaufte Premium-Marke im Markt für Geländewagen.

Die Marke smart hat im Berichtsjahr 102.700 (i. V. 124.300) Fahrzeuge abgesetzt. Erfreulich war die Entwicklung beim smart fortwo, der im neunten Produktionsjahr die geplanten Stückzahlen noch einmal übertraf und von dem seit der Markteinführung mehr als 750.000 Fahrzeuge verkauft werden konnten. Trotz der Erhöhung der Produktion Anfang des Jahres waren zum Jahresende 2006 nahezu alle smart fortwo-Modelle ausverkauft. Auch der Abverkauf der letzten smart roadster und smart forfour lief nach Plan, sodass zum Ende des Berichtsjahrs die Restbestände weitgehend abgebaut waren. Die wichtigsten Märkte für smart waren erneut Deutschland mit 29.300 (-16%) und Italien mit 28.700 (-7%) abgesetzten Fahrzeugen.

GL-Klasse – erstklassig onroad und offroad. Auf der North American Auto Show in Detroit feierte die neue GL-Klasse im Januar 2006 Weltpremiere. Der siebensitzige Premium-Geländewagen überzeugt vor allem mit exzellenter Fahrdynamik sowohl auf der Straße als auch abseits befestigter Wege und verwöhnt die Insassen mit einem überragenden Platzangebot und dem Komfort einer Limousine. Die insgesamt vier Benzin- und Diesel-Motorisierungsvarianten der GL-Klasse sind serienmäßig mit dem siebenstufigen 7G-TRONIC-Getriebe mit DIRECT SELECT sowie 4MATIC, dem permanenten Allradantrieb von Mercedes-Benz, ausgerüstet. Seit Mai 2006 wird die GL-Klasse in den USA und seit September auch in Westeuropa an Kunden ausgeliefert.

CL-Klasse – herausragend unter den Luxuscoupés. Im neuen Mercedes-Benz Museum in Stuttgart wurde im Juni 2006 die neue CL-Klasse erstmals der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Der Zweitürer verbindet höchste Exklusivität und anspruchsvolles Design mit wegweisender Spitzentechnik und perfektem Fahrgegnuss. Zu den Innovationen gehören unter anderem die PRE-SAFE®-Bremsen, die bei einem drohenden Auffahrunfall automatisch abbremsen, und das Intelligent Light System (ILS), mit dem sich fünf verschiedene Lichtfunktionen auswählen lassen, die auf typische Fahr- und Wettersituationen abgestimmt sind. Die neue CL-Klasse bieten wir seit September 2006 in Westeuropa und seit Dezember in den USA an. Sie ist bei den Kunden und in der Öffentlichkeit sehr positiv aufgenommen worden.

E- und SL-Klasse deutlich aufgewertet. Die neue Generation der E-Klasse wurde der Öffentlichkeit im April 2006 auf der International Automobile Show in New York vorgestellt und wird seit Sommer weltweit an unsere Kunden ausgeliefert. Mit innovativen Technologien setzt sie Maßstäbe in ihrem Marktsegment. Erstmals haben Limousine und T-Modell serienmäßig das präventive PRE-SAFE®-System erhalten, das vor einem drohenden Unfall reflexartig Schutzmaßnahmen für Fahrer und Beifahrer aktiviert.

Die siebensitzige **GL-Klasse** überzeugt mit einer exzellenten Fahrdynamik sowohl auf der Straße als auch abseits befestigter Wege. Die Insassen werden mit einem überragenden Platzangebot und dem Komfort einer luxuriösen Limousine verwöhnt.



Ebenso einzigartig sind die serienmäßigen NECK-PRO-Kopfstützen, die beim Heckaufprall sensorgesteuert die Köpfe von Fahrer und Beifahrer abstützen. Außerdem bieten wir weltweit als erster Hersteller mit dem Intelligent Light System (ILS) ein ganz neues Sicherheitselement in der E-Klasse an. Je nach Fahr- und Wetter-situation passen sich die adaptiven Scheinwerfer den Umgebungsbedingungen optimal an. Für ein deutliches Plus an Agilität sorgen nicht nur die sechs neu- oder weiterentwickelten Motoren, sondern auch das DIRECT CONTROL-Paket mit seiner direkteren Lenkung und dem straffer abgestimmten Fahrwerk. Seit dem 15. Oktober 2006 ist mit dem E320 BLUETEC in den USA und Kanada der sauberste Diesel-Pkw der Welt auf dem Markt. Die enorme Reichweite von bis zu 1.200 Kilometer mit einer Tankfüllung sowie der um bis zu 30% geringere Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu Fahrzeugen mit Ottomotor prädestinieren den E320 BLUETEC für den Einsatz auf langen Strecken. Dies wurde bei der am 28. Oktober von Mercedes-Benz gestarteten Langstrecken-fahrt von Paris nach Peking eindrucksvoll demonstriert. 33 Serien-fahrzeuge vom Typ E320 CDI sowie drei E320 BLUETEC-Modelle haben in nur 28 Tagen insgesamt rund 490.000 Kilometer zurückgelegt und so die Zuverlässigkeit der neuen Generation der E-Klasse nachdrücklich unter Beweis gestellt.

Ende Februar 2006 feierte die neue Generation der SL-Klasse ihre Weltpremiere in Genf. Technik, Design und Ausstattung wurden deutlich aufgewertet. Damit konnten wir die weltweite Marktführerschaft in diesem Fahrzeugsegment weiter ausbauen und nahtlos an den seit mehr als 50 Jahren bestehenden Mythos SL anknüpfen.

Wachstums-offensive von Mercedes-Benz fortgesetzt. Das Jahr 2007 steht für Mercedes-Benz im Zeichen der neuen C-Klasse. Bereits im Frühjahr wird die Limousine in den Markt eingeführt. Auf der North American Auto Show in Detroit im Januar 2007 setzte Mercedes-Benz mit dem permanenten Allradantrieb »4MATIC« klare Akzente. Bei einem Mercedes-Benz 4MATIC-Angebot von insgesamt 48 Modellvarianten zeigen wir eine beeindruckend große Allradvielfalt, und das in einem Markt, der Jahr für Jahr ein deutliches Wachstum aufweist. Nach dem Start des E320 BLUETEC in den USA und Kanada wollen wir im Jahr 2008 mit der R-, M- und GL-Klasse drei weitere BLUETEC-Modelle in diesen Märkten einführen. Auch für unsere europäischen Kunden soll die BLUETEC-Technologie spätestens bis zum Jahr 2008 verfügbar sein.

Die Marke Mercedes-Benz wird weiterentwickelt. Die Wachstums-offensive wird von einer umfassenden Marken-offensive flankiert. Dabei stellen wir das Markenversprechen »Wertschätzung« in den Mittelpunkt, das sich auf dreifache Weise ausdrückt: Erstens in der Wertschätzung, die wir unseren Kunden entgegenbringen und in Gestalt einer exzellenten Betreuung erlebbar machen. Zweitens in der Wertschätzung, die ein Mercedes seinem Besitzer im Sinne von sozialer Anerkennung gibt, und drittens in der Wertschätzung, die unsere Kunden für unsere Produkte und die große Tradition der Marke Mercedes-Benz empfinden. Eine umfassende Betreuungsoffensive ist integraler Bestandteil unserer Initiative.

Die ganze Faszination und Authentizität der Marke Mercedes-Benz vermittelt die neue Mercedes-Benz Welt in Stuttgart, bestehend aus dem neuen Mercedes-Benz Museum und dem Mercedes-Benz Center. Das im Mai 2006 eröffnete Mercedes-Benz Museum ist das größte automobile Markenmuseum der Welt.

Konsequente Qualitätsarbeit trägt Früchte. Die umfassenden Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Qualität bei unseren Fahrzeugen wirken sich sehr positiv aus. Dies belegen sowohl interne Messungen als auch zahlreiche externe Studien, zum Beispiel die vom ADAC veröffentlichte Markenbewertung ADAC AutoMarxX. Ebenso bescheinigt die J.D. Power-IQS-2006-Studie der Marke Mercedes-Benz einen positiven Trend in der Kategorie »Ausführungsqualität«: Fast bei allen in der letztjährigen Studie (»IQS 2005«) adressierten wichtigen Themen konnten Verbesserungen erreicht werden. Diese positive Entwicklung wird auch von der ADAC-Pannenstatistik 2005 bestätigt: Die Mercedes-Benz C-Klasse belegt hier bei den Mittelklassefahrzeugen den ersten Platz; weitere fünf Pkw der Marke Mercedes-Benz konnten sich in ihren Fahrzeugklassen auf den vordersten drei Rängen platzieren. Mit dem Ziel, bei Produkt- und Servicequalität die Nummer eins zu werden, setzen wir unsere Qualitätsarbeit fort.

Der neue **smart fortwo** kann alles, was das bisherige Modell auch konnte - nur etwas besser. Er ist noch agiler, noch komfortabler, noch sicherer und noch umweltfreundlicher als der Vorgänger schon war.



Mercedes-Benz mit weiterem Titelgewinn in der DTM im Motorsport erfolgreich. In der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) holte Mercedes-Benz in der Fahrerwertung den fünften Titel seit deren Neubeginn im Jahr 2000 und gewann auch die Teamwertung. Mit sechs Siegen in zehn Rennen war die C-Klasse das erfolgreichste DTM-Fahrzeug. McLaren-Mercedes erzielte in der Formel-1-Konstrukteursweltmeisterschaft nach der Vize-WM 2005 den dritten Rang und in der Fahrerwertung den fünften Platz.

Maybach erweitert Produktpalette. Die High-End-Luxusmarke Maybach hat ihre Modellpalette im Jahr 2006 erweitert und so die Attraktivität der Marke weiter erhöht: Zusätzlich zur Limousine vom Typ 62 sowie der Typen 57 und 57 S mit kürzerem Radstand ergänzt der noch leistungsfähigere Maybach 62 S nun das exklusive Angebot der Sindelfinger Automobilmanufaktur. Dank seines kraftvollen Zwölfzylindermotors ist das neue Modell 62 S die weltweit stärkste in Serie gebaute Chauffeur-Limousine. Insgesamt hat Maybach seit der Wiederbelebung der Marke im Jahr 2002 in einem für die Luxusklasse schwierigen Umfeld rund 1.700 Limousinen in alle Welt ausgeliefert, davon 360 im Jahr 2006.

Weichen für die Zukunft von smart gestellt. Im März 2006 haben wir angekündigt, dass die Marke smart künftig auf das Modell fortwo fokussiert wird. Die Produktion des Modells forfour wurde eingestellt. Alle Funktionen der Marke smart wurden in die Organisation von Mercedes-Benz integriert. smart wird als eine starke Marke der Mercedes Car Group weiterhin seine Identität behalten und eigenständig am Markt auftreten. Mit dem neuen Geschäftsmodell hat DaimlerChrysler die Voraussetzungen für deutlich günstigere Kostenstrukturen und damit eine langfristig profitable Zukunft von smart geschaffen.

Im November wurde der neue smart fortwo, der ab April 2007 in Europa erhältlich sein wird, der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Fahrzeug wurde in den Punkten Komfort, Agilität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit deutlich verbessert, bleibt aber dem einzigartigen Konzept weiter treu. Ab dem Jahr 2008 soll der neue smart auch in den USA angeboten werden. Aufgrund der zunehmenden Verkehrsdichte sowie der höheren Benzinpreise eröffnet dieser Markt mittlerweile für smart sehr gute Perspektiven. Mit der UnitedAuto Group konnten wir die zweitgrößte Händlerorganisation der USA als Generalimporteur von smart gewinnen.

Pkw-Absatz 2006 ¹

	In 1.000 Pkw	06/05 in %
Mercedes-Benz	1.149	+5
davon: A-/B-Klasse	292	+12
C-/CLK-/SLK-Klasse	329	-17
E-/CLS-Klasse	243	-8
S-/CL-/SL-Klasse/SLR/Maybach	108	+51
M-/R-/GL-/G-Klasse	177	+85
smart	103	-17
Mercedes Car Group	1.252	+3
davon: Westeuropa	785	+1
Deutschland	353	-0
NAFTA	272	+7
USA (retail sales)	248	+11
Asien/Pazifik	125	+2
Japan	48	+0

¹ Konzernabsatz (einschließlich verleaster Fahrzeuge)

Chrysler Group

Schwierige Markt- und Wettbewerbssituation in Nordamerika | Absatz und Produktion an Marktsituation angepasst | Zehn neue Produkte im Jahr 2006 eingeführt | Operating Loss von 1,1 Mrd. € | »Recovery and Transformation Plan« vorgestellt.

	2006	2005	06/05
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Operating Profit (Loss)	(1.118)	1.534	-
Umsatz	47.116	50.118	-6
Sachinvestitionen	2.892	3.083	-6
FuE-Aufwand	1.638	1.710	-4
Produktion	2.548.731	2.760.467	-8
Absatz	2.654.710	2.812.993	-6
Beschäftigte (31. 12.)	80.735	83.130	-3

Schwierige Markt- und Wettbewerbssituation in den USA prägt Geschäftsentwicklung. Die Chrysler Group hat im Jahr 2006 insgesamt zehn neue attraktive Modelle eingeführt und das Geschäft außerhalb der USA deutlich ausgeweitet. Die Geschäftsentwicklung der Chrysler Group wurde jedoch überschattet von einer schwächeren Konsumentennachfrage in Verbindung mit einem sehr intensiven Wettbewerb und einer Nachfrageverschiebung hin zu kleineren und sparsameren Fahrzeugen. Maßgeblich für diese Strukturveränderung zum Nachteil des Produktangebots der Chrysler Group waren höhere Kraftstoffpreise und gestiegene Zinsen. Die Chrysler Group hat daher die Produktion und die Auslieferungen an die Händler deutlich zurückgenommen, um die Bestände bei den Händlern anzupassen und den Weg für neue Produkte frei zu machen. Der Fahrzeugbestand bei den Händlern in den USA konnte dadurch zum Jahresende auf 539.100 (i. V. 598.200) zurückgeführt werden. Das entspricht einer Reichweite von 74 (i. V. 85) Tagen. Aufgrund des geringeren Absatzes, einer ungünstigeren Absatzstruktur und einer negativen Nettopreisentwicklung hatte die Chrysler Group im dritten Quartal einen operativen Verlust von 1,2 Mrd. € zu verzeichnen. Insgesamt lag der operative Verlust im Jahr 2006 bei 1,1 (i. V. Operating Profit von 1,5) Mrd. € (vgl. S. 44).

Weltweit hat die Chrysler Group im Berichtsjahr 2,7 (i. V. 2,8) Mio. Personenwagen, Sports Tourer, Minivans, Geländewagen und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge an die Händler ausgeliefert. Die wichtigsten Märkte waren die USA mit 2,1 Mio. Fahrzeugen (-9%), gefolgt von Kanada mit 222.500 Fahrzeugen (+6%) und Mexiko mit 130.900 Fahrzeugen (+7%).

In den Märkten außerhalb Nordamerikas hat die Chrysler Group den Absatz mit insgesamt 214.400 Fahrzeugen um 22% gesteigert.

Die Verkäufe an Kunden verringerten sich weltweit um 5% auf 2,7 Mio. Fahrzeuge. Einem Rückgang in der NAFTA stand dabei ein Zuwachs in den Märkten außerhalb Nordamerikas gegenüber. Der Anteil des Flottengeschäfts an den Gesamtverkäufen in den USA lag bei 30 (i. V. 26)%.

Als Folge des Absatzrückgangs und eines im Jahresdurchschnitt schwächeren Kurses des US-Dollars war auch der Umsatz der Chrysler Group mit 47,1 Mrd. € deutlich niedriger als im Vorjahr (50,1 Mrd. €).

Verkaufsrückgang im US-Markt. Der US-Markt war von den Veränderungen der Konsumentennachfrage im Jahr 2006 am stärksten betroffen. Die Verkäufe der Chrysler Group an Endkunden und Flottenbetreiber in den USA gingen deshalb um 7% auf 2,1 Mio. Fahrzeuge zurück, und der Marktanteil verringerte sich auf 12,6 (i. V. 13,2)%. Die niedrigeren Verkaufszahlen bei größeren und älteren Modellen wie dem Dodge Ram Pickup (-9%), dem Dodge Durango (-39%), dem Jeep® Grand Cherokee (-35%) und den Minivans der Marken Chrysler und Dodge (-9%) konnten durch die positive Verkaufsentwicklung bei den im Jahr 2006 neu eingeführten Fahrzeugen nicht vollständig ausgeglichen werden. Zu den Modellneuheiten zählten insbesondere der Dodge Caliber mit 92.200 Fahrzeugen, der Jeep® Compass (18.600 Fahrzeuge), der Jeep® Wrangler und Wrangler Unlimited (19.400 Fahrzeuge), der Dodge Nitro (17.000 Fahrzeuge), der Chrysler Aspen (7.700 Fahrzeuge) und die Chrysler Sebring Limousine mit 21.500 verkauften Fahrzeugen. Mit Ausnahme des Dodge Caliber wurden alle diese Fahrzeuge erst in der zweiten Jahreshälfte in den Markt eingeführt.

Deutliche Absatzsteigerung außerhalb Nordamerikas.

Die Chrysler Group vertreibt ihre Fahrzeuge weltweit in mehr als 125 Ländern. Rund 8% der weltweiten Verkäufe entfallen derzeit auf Länder außerhalb Nordamerikas. In den zurückliegenden Jahren

Mit dem viertürigen **Jeep® Wrangler Unlimited** bietet ein Wrangler erstmals Platz für fünf Erwachsene und einen großen Laderaum verbunden mit der besten Geländegängigkeit und hoher Alltagstauglichkeit.



hat die Chrysler Group ihre Aktivitäten in diesen Märkten ausgebaut, und auch in den kommenden Jahren soll das Produktangebot kontinuierlich erweitert werden. In Verbindung mit der Einführung des Dodge Caliber wurde das bestehende Vertriebs- und Servicenetz der Chrysler Group außerhalb Nordamerikas im Berichtsjahr um die Marke Dodge erweitert: Mehr als 90% der Chrysler Group-Händler in Westeuropa nahmen diese Marke in ihr Produktangebot auf.

Im Jahr 2006 konnte der Absatz in den Regionen außerhalb Nordamerikas um 22% auf 214.400 Fahrzeuge gesteigert werden. Dabei war in West- und Mitteleuropa, dem größten Markt in Übersee, ein Wachstum von 17% auf 117.800 Fahrzeuge zu verzeichnen. Zum Wachstum außerhalb Nordamerikas haben alle Marken der Chrysler Group, insbesondere auch die Marke Dodge mit 39.300 Fahrzeugen (+57%), beigetragen. Bis zum Jahr 2010 will die Chrysler Group den Absatz außerhalb Nordamerikas nahezu verdoppeln.

Um dieses Ziel zu erreichen, haben wir im Jahr 2006 auch unsere Aktivitäten in China weiter vorangetrieben. DaimlerChrysler und die chinesische Beijing Automotive Industry Holding Company (BAIC) eröffneten ein gemeinsames Montagewerk, in dem der Chrysler 300C sowie die C- und E-Klasse von Mercedes-Benz für den chinesischen Markt gefertigt werden. Im April 2006 hat darüber hinaus ein Joint Venture der Chrysler Group und China Motors Company (CMC) die Fertigung von Minivans in Taiwan aufgenommen. Außerdem soll ein von CMC in Taiwan gefertigter Transporter künftig nach Mexiko exportiert und dort unter der Marke Dodge verkauft werden. Zur Fertigung von Minivans für den chinesischen Markt hat die Chrysler Group eine Lizenz an South East Motors in Fuzhou/China vergeben.

Produktoffensive im Jahr 2006. Die Chrysler Group hat im Jahr 2006 die Rekordzahl von zehn neuen Modellen in den Markt eingeführt – mehr als je zuvor in der Unternehmensgeschichte. Die Neuheiten der Marke Dodge waren der kompakte Fünftürer Dodge Caliber, der Dodge Nitro – der erste mittelgroße Geländewagen der Marke – sowie der neue Dodge Ram 3500 Chassis Cab.

Die Neupositionierung der Marke Jeep® wurde mit dem kompakten Jeep® Compass fortgesetzt. Mit seinem urbanen und modernen Design soll er der Marke zusätzliche Käuferschichten erschließen.

Weitere Neuheiten waren der Grand Cherokee SRT8, der neue Wrangler, der viertürige Wrangler Unlimited sowie der Patriot, der die legendäre Geländegängigkeit eines Jeep® mit den Fahreigenschaften und dem niedrigen Kraftstoffverbrauch eines Kompaktfahrzeugs kombiniert.

Mit dem Aspen wurde der erste große Geländewagen der Marke Chrysler eingeführt. Der neue Chrysler Sebring soll die Wettbewerbsposition der Chrysler Group im Segment der Mittelklasselimosinen stärken. Er kombiniert attraktives Design, neue kundenorientierte Technologien und Sicherheitsausstattungen sowie Leistung und Wirtschaftlichkeit bei einem hervorragenden Preis-Leistungs-Verhältnis.

Mit einem Verbrauch von weniger als 8 l auf 100 km auf Fernstraßen nach dem aktuellen Verbrauchsstandard der US-Umweltschutzbehörde zeichnen sich vier mit dem neuen Vier-Zylinder-Weltmotor ausgestattete Fahrzeuge der Chrysler Group durch besondere Sparsamkeit aus: der Dodge Caliber, die Jeep®-Modelle Compass und Patriot sowie der neue Chrysler Sebring. Insgesamt eröffnen die zehn neuen Modelle der Chrysler Group neue Marktsegmente und berücksichtigen die zunehmende Bedeutung des Kraftstoffverbrauchs. Sie senken das durchschnittliche Alter der gegenwärtig angebotenen Chrysler-, Jeep®- und Dodge-Modelle auf ein im Branchenvergleich sehr niedriges Niveau. Damit sind wichtige Voraussetzungen dafür erfüllt, dass die Chrysler Group ihre Marktposition und auch die Ertragskraft wieder deutlich verbessern kann.

Qualität weiter verbessert. Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt der Chrysler Group ist die kontinuierliche Verbesserung der Fahrzeugqualität. Auch auf diesem Gebiet hat die Chrysler Group im Berichtsjahr abermals Fortschritte erzielt. Nach internen Untersuchungen ist die Qualität unserer Fahrzeuge höher als je zuvor. Dies bestätigen auch externe Qualitätsstudien. So konnte sich die Marke Chrysler bei der J.D. Power-Studie 2006 zur Auslieferungsqualität unter den ersten zehn Marken platzieren. Der Chrysler Town & Country belegte Rang eins bei den Minivans, und der Dodge Caravan erreichte Platz drei. Die Qualität der Modelle Chrysler 300, Dodge Ram und Dodge Dakota wurden ebenfalls als überdurchschnittlich bewertet.

Der **Dodge Nitro** ist das erste mittelgroße SUV der Marke Dodge. Sein kraftvolles, aggressives Styling unterstreicht die beeindruckende Leistungsdynamik.



Auch bei der J.D. Power-Studie 2006 zur längerfristigen Fahrzeugzuverlässigkeit haben alle drei Marken der Chrysler Group Fortschritte gemacht. Dies verdeutlicht, dass sich die Kundenwahrnehmung der Qualität bei den von der Chrysler Group angebotenen Fahrzeugen mit der wachsenden Verbreitung der neueren Modelle kontinuierlich verbessert.

Mehr Effizienz durch Flexibilität in der Produktion. Eine höhere Flexibilität in der Produktion ermöglicht es uns, mit einem geringen zusätzlichen Investitionsaufwand mehrere Fahrzeugmodelle in einem Werk zu fertigen. Dadurch kann die Chrysler Group schneller auf Nachfrageschwankungen und Veränderungen im Markt reagieren. Das Montagewerk Belvidere (Illinois) ist das erste Werk der Chrysler Group, in dem bei der Montage des Dodge Caliber seit Januar 2006 ausschließlich mit hochflexiblen Robotern gearbeitet und auf schwere fahrzeugspezifische Werkzeuge verzichtet wird. Die insgesamt 780 neuen Roboter können die zur Umrüstung der Produktion erforderlichen Prozesse automatisch durchführen. Dadurch ist es möglich, in Belvidere ohne negative Auswirkungen auf den Produktionsprozess wahlweise den Dodge Caliber, den Dodge Caliber SRT4, den Jeep® Compass oder den Jeep® Patriot zu fertigen. Ferner kann auch der Wechsel auf neue Modelle schneller und kostengünstiger erfolgen.

Im Werk Sterling Heights (Michigan), in dem seit September 2006 der neue Chrysler Sebring gefertigt wird, hat die Chrysler Group die Produktion ebenfalls flexibler gestaltet. Dort werden künftig auch das Sebring Cabrio und der Dodge Avenger gefertigt. Darüber hinaus können in Sterling Heights bei Bedarf auch all jene Fahrzeuge montiert werden, die gegenwärtig in Belvidere vom Band laufen. Ab dem Jahr 2007 wird das System der flexiblen Fertigung auch auf das Montagewerk St. Louis South (Missouri) ausgeweitet.

Harbour Report bestätigt weitere Produktivitätsgewinne. Die neue Strategie zur Flexibilisierung der Fertigung erlaubt es der Chrysler Group, die bestehenden Anlagen besser zu nutzen und damit die Effizienz deutlich zu steigern. Die Chrysler Group hat ihre Produktivität im Jahr 2005 um 6% und im Vierjahreszeitraum 2002 bis 2005 um insgesamt 24% gesteigert. Dies bestätigt der »Harbour Report«, eine renommierte Analyse zur Messung der Fertigungsproduktivität der in Nordamerika tätigen Automobilhersteller. Dabei war das Montagewerk St. Louis South (Missouri)

mit einer Fertigungszeit von 20,84 Stunden pro Fahrzeug das produktivste Minivan-Werk unter allen Herstellern. Darüber hinaus hat die Chrysler Group ihre Produktivität in der Montage im Vergleich zum Vorjahr um 5,7% und damit stärker als alle Wettbewerber verbessert. Ferner waren die Getriebewerke der Chrysler Group mit einer Fertigungszeit von 3,55 Stunden im zweiten Jahr in Folge führend.

Neue Form der Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie. Im August 2006 ist die Produktion der neuen Jeep®-Modelle Wrangler und Wrangler Unlimited im Toledo South (Ohio) Supplier Park angelaufen. Dieses neu konzipierte Werk steht für eine innovative Form der Zusammenarbeit zwischen Hersteller und Zulieferer: Erstmals an einem größeren US-Produktionsstandort werden wesentliche Teile des Montageprozesses innerhalb des Werkes von Zulieferunternehmen durchgeführt, die fertig montierte Baugruppen direkt ans Montageband der Chrysler Group liefern. Die Zulieferer Magna Steyr, Kuka Group und Ohio Module Manufacturing Co. sind Eigentümer ihrer jeweiligen Anlagen auf dem Werksgelände der Chrysler Group. Die fertig montierten Bauteile werden von den Montageflächen der Zulieferer über Förderbänder zur Endmontagelinie transportiert.

Zweite Fabrik für den Weltmotor eröffnet. Ein Jahr nach dem Produktionsstart der Global Engine Manufacturing Alliance (GEMA) ist in Dundee (Michigan) im Oktober 2006 das zweite Werk zur Produktion des Weltmotors eröffnet worden. Die beiden Werke in Dundee gehören zu einem aus fünf Werken bestehenden globalen Produktionsverbund, an dem DaimlerChrysler, Hyundai Motor Company und Mitsubishi Motors beteiligt sind. In diesen Werken wird die von den Partnern gemeinsam entwickelte sogenannte Weltmotorenfamilie mit 1,8 l, 2,0 l und 2,4 l Hubraum gefertigt. In Dundee können nun über 800.000 sparsame und emissionsarme Motoren pro Jahr gebaut werden. Bei voller Auslastung der fünf Werke können mit dem Projekt bei einer Jahreskapazität von 1,8 Mio. Einheiten erhebliche Kostenvorteile realisiert werden.

Mit einem markanten Design und einer SUV-artigen Linienführung war der **Dodge Caliber** das erste Fahrzeug der Marke Dodge auf dem europäischen Markt.



Produktoffensive wird mit Nachdruck fortgesetzt. Die Chrysler Group wird ihre Produktoffensive im Jahr 2007 fortsetzen und acht neue Modelle sowie fünf modellgepflegte Fahrzeuge in den Markt einführen, von denen einige schon auf der Automobilausstellung in Detroit gezeigt wurden.

Die Hauptattraktion auf der North American International Auto Show im Januar 2007 waren für die Chrysler Group die völlig neu gestalteten Minivan-Modelle Chrysler Town & Country und Dodge Grand Caravan. Mit der innovativen Swivel 'n Go™-Technik kann der Innenraum mit wenigen Handgriffen flexibel umgestaltet werden: Durch einen Schwenkmechanismus lässt sich die zweite Sitzreihe um 180° drehen. Zwischen der zweiten und der dritten Sitzreihe kann dann ein Klapp Tisch installiert werden. Weitere praktische Ausstattungsmerkmale sind die Stauräume im Fahrzeugboden und die im Boden versenkbare dritte Sitzreihe.

Zu den Premieren in Detroit zählten auch das neue Chrysler Sebring Cabrio mit seinen drei verschiedenen Dachvarianten und die völlig neue mittelgroße Limousine Dodge Avenger, die das typische Dodge Design mit zahlreichen innovativen Lösungen im Innenraum und einem Verbrauch von weniger als 8 l auf 100 km im Autobahnverkehr verbindet. Ferner wurde in Detroit auch der leistungsstarke Dodge Magnum SRT-8 und die neue Dodge Viper vorgestellt. Darüber hinaus wird die Chrysler Group im Jahr 2007 ihr Produktangebot um den neuen Dodge Ram 4500/5500 und den Dodge Sprinter erweitern.

Mit den aufregenden Fahrzeugstudien Chrysler Nassau und Jeep® Trailhawk gab die Chrysler Group auf der Automobilausstellung in Detroit einen Ausblick auf künftige Design-Trends.

»Recovery and Transformation Plan« vorgestellt. Parallel zur Produktoffensive arbeitet die Chrysler Group intensiv daran, entlang der gesamten Wertschöpfungskette die Produktivität und die Effizienz weiter zu steigern. Um alle diese Maßnahmen zu bündeln und zu intensivieren, wurde der auf drei Jahre ausgelegte »Recovery and Transformation Plan« entwickelt, der im Februar 2007 vorgestellt wurde. Ziel dieses Plans ist es, die Chrysler Group durch eine Kombination von umsatzsteigernden und kosten-senkenden Maßnahmen im Jahr 2008 wieder in die Gewinnzone zu führen und langfristig das Geschäftsmodell zu ändern.

Absatz 2006¹

	1.000 Einheiten	06/05 in %
Weltweit	2.655	-6
davon: Pkw	681	+3
Leichte Nfz	534	-9
Sports Tourer	259	-13
Minivans	467	-13
Geländewagen	714	-2
USA	2.087	-9
Kanada	223	+6
Mexiko	131	+7
Übrige Märkte	214	+22

1 Konzernabsatz (einschließlich verleaster Fahrzeuge)

Das Produktportfolio der Chrysler Group soll auf kleinere und verbrauchsärmere Fahrzeuge umgestellt werden. Parallel dazu verfolgt die Chrysler Group das Ziel, das internationale Geschäft auszuweiten. Desweiteren sollen durch den Ausbau von Allianzen und Partnerschaften Kostenvorteile ausgeschöpft und zusätzliche Wachstumspotenziale erschlossen werden.

Der Plan beinhaltet eine Verringerung der Belegschaft um 13.000 Beschäftigte bis zum Jahr 2009, den Abbau der Produktionskapazitäten um 400.000 Fahrzeuge und die Reduzierung der Materialkosten um bis zu 1,15 Mrd. €. Insgesamt sollen in den kommenden drei Jahren ergebnisverbessernde Maßnahmen in Höhe von 3,5 Mrd. € umgesetzt werden. Gleichzeitig sieht das Programm Investitionen in Höhe von 2,3 Mrd. € in neue Motoren, Getriebe und Achsen vor. Diese bilden die Voraussetzung für die Produktoffensive mit mehr als 20 neuen und 13 modellgepflegten Fahrzeugen bis zum Jahr 2009. Für die Umsetzung des »Recovery and Transformation Plan« werden im Jahr 2007 Restrukturierungsaufwendungen von bis zu 1 Mrd. € anfallen.

Truck Group

Weltweit positive Entwicklung der Nutzfahrzeugmärkte | Absatz leicht gesteigert | Weiter erfolgreiche Umsetzung des Global Excellence Programms | Globaler Entwicklungs- und Produktionsverbund weiterentwickelt | Operating Profit auf neuem Höchststand

	2006	2005	06/05
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Operating Profit	2.020	1.606	+26
Umsatz	31.988	30.368	+5
Sachinvestitionen	907	966	-6
FuE-Aufwand	1.023	944	+8
Produktion	530.198	539.304	-2
Absatz	536.956	529.499	+1
Beschäftigte (31. 12.)	83.237	84.254	-1

Absatz, Umsatz und Operating Profit gesteigert. Die Truck Group hat im Jahr 2006 an die sehr erfolgreiche Entwicklung des Vorjahres angeknüpft. Der Absatz konnte um 1% auf die neue Bestmarke von 537.000 Fahrzeugen gesteigert werden. Der Umsatz stieg aufgrund des höheren Absatzvolumens und eines besseren Modell-Mix um 5% auf 32,0 Mrd. €. Im Berichtsjahr haben wir das weltweite Optimierungsprogramm Global Excellence weiter konsequent umgesetzt. Die Maßnahmen haben sich auf das Ergebnis entsprechend positiv ausgewirkt. Der Operating Profit übertraf mit 2,0 Mrd. € nochmals das hohe Vorjahresniveau um 26% (vgl. S. 44).

Absatz bei Trucks Europa/Lateinamerika weiterhin auf hohem Niveau. Der Bereich Trucks Europa/Lateinamerika bietet unter der Marke Mercedes-Benz mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr an. Während der Actros ausschließlich für den schweren Bereich konzipiert ist, decken die Modelle Axor und Atego das Segment der schweren und mittelschweren Lkw ab. Komplettiert wird die Angebotspalette durch die Spezialfahrzeuge Eonic und Unimog.

Trucks Europa/Lateinamerika konnte in den Kernmärkten Westeuropas den Absatz um 3% auf 76.000 Fahrzeuge steigern. Insbesondere in Deutschland war die Absatzentwicklung mit 37.400 Einheiten (+4%) sehr erfreulich. Trotz der Marktabschwächung in Brasilien und eines geringeren Absatzes im Nahen und Mittleren Osten lag der Gesamtabsatz mit 142.100 Fahrzeugen aber insgesamt nur leicht unter dem hohen Vorjahresniveau. Sowohl in Deutschland als auch in Westeuropa war die Marke Mercedes-Benz auch im Jahr 2006 mit 40% (i. V. 42%) bzw. 22% (i. V. 22%) Marktführer im Segment der mittelschweren und schweren Lkw. In Lateinamerika ging der Absatz von Trucks Europa/Lateinamerika um 5% auf 29.900 Einheiten zurück. In Brasilien war die Marke Mercedes-Benz mit einem Marktanteil von 32% (i. V. 31%) Marktführer.

Der sehr erfreuliche Geschäftsverlauf von Trucks Europa/Lateinamerika im Jahr 2006 beruht vor allem auf dem Markterfolg unserer innovativen Produkte. So haben wir im Berichtsjahr 24.900 Lkw mit der umweltfreundlichen BLUETEC-Technologie, die nun in allen Baureihen verfügbar ist, abgesetzt.

Im Sommer 2006 haben wir im Rahmen einer Roadshow durch zwölf europäische Metropolen den Mercedes-Benz »Safety Truck« vorgestellt. Er kombiniert alle derzeit lieferbaren Assistenz- und Sicherheitssysteme. Dazu zählen beispielsweise der »Active Brake Assist« (Notbremsassistent), der Spurassistent, der Abstandsregel-Tempomat und die Stabilitätsregelung. Der Nutzen dieser Systeme wurde in einem Großversuch mit 1.000 Lkw auf mehr als 100 Millionen Testkilometer nachgewiesen. Durch das Mercedes-Benz »Safety Package« konnte die Unfallhäufigkeit um 50% reduziert werden. War ein Unfall unvermeidbar, so lag die Schadenssumme im Durchschnitt um 90% unter dem Wert eines vergleichbaren Unfalls bei einem Lkw, der nicht über diese Sicherheitssysteme verfügt. Versicherungsgesellschaften honorieren den Einsatz von Sicherheitstechnik mit Prämiennachlässen bei der Haftpflicht- und der Kaskoversicherung.

Stellvertretend für das hochwertige und umfangreiche Produktportfolio der Truck Group: der Mercedes-Benz Actros, der Freightliner Coronado und der Mitsubishi Fuso Canter Eco Hybrid (v.l.n.r.).



Auf der IAA Nutzfahrzeuge im September 2006 in Hannover haben wir mit dem neuen Mercedes-Benz Unimog U20 eine weitere Neuheit präsentiert. Mit einem verkürzten Radstand und einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5t bis 8,5t rundet er unser Angebot an Spezialfahrzeugen ab.

Um auch für die Zukunft gut gerüstet zu sein, hat die Truck Group im Jahr 2006 in unmittelbarer Nähe des Lkw-Montagewerkes Wörth mit dem Bau eines Entwicklungs- und Versuchszentrums begonnen. Auf einem 500.000 Quadratmeter großen Gelände entsteht eine Versuchsstrecke für die Lkw-Entwicklung und die Qualitätssicherung. Die Fertigstellung ist bereits für das Jahr 2007 geplant. Dank der kurzen Wege werden die Zusammenarbeit zwischen den Bereichen Entwicklung und Produktion weiter verbessert und erhebliche Synergien realisiert. Das Entwicklungs- und Versuchszentrum trägt zudem zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit bei.

Erneuter Absatzanstieg in der Region NAFTA. Mit der Marke Freightliner ist die Truck Group in Nordamerika der führende Lkw-Anbieter für den Fernverkehr. Freightliner bietet zudem Lkw für den Verteilerverkehr sowie für das Dienstleistungsgewerbe an. Lkw der Marke Sterling werden dagegen vor allem im Verteilerverkehr und in der Baubranche eingesetzt. Die Marke Western Star deckt in Nordamerika bei den schweren Lkw das Premiumsegment ab. Darüber hinaus werden unter der Marke Thomas Built Buses Schulbusse angeboten; mehr als jeder dritte in den USA und Kanada zugelassene Schulbus ist ein Fahrzeug von Thomas Built Buses.

Der Bereich Trucks NAFTA hat im Gesamtjahr 2006 in einem sehr positiven Marktumfeld den Absatz um 3% auf 208.300 Fahrzeuge gesteigert und damit einen neuen Höchststand erreicht. Insbesondere im Segment der schweren Lkw der Klasse 8 war ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen. Dieser resultierte vor allem aus Vorzieheffekten aufgrund der verschärften Emissionsgesetzgebung EPA07, die zum 1. Januar 2007 in Kraft getreten ist. In den Gewichtsklassen 5–7 (mittelschwere Lkw) war die Absatzentwicklung ebenfalls positiv.

Bei den Marktanteilen ergab sich in der NAFTA-Region sowohl in der Klasse 8 mit 33% (i. V. 36%) als auch in den Klassen 5–7 (21%, i. V. 23%) ein Rückgang. Dieser ist jedoch im Wesentlichen auf Kapazitätsengpässe zurückzuführen, da bereits im Sommer in einigen Werken das maximale Produktionsvolumen komplett mit Aufträgen belegt war. Unsere Marken behaupteten in der NAFTA-Region dennoch ihre Marktführerschaft in der Klasse 8.

Seit Jahresbeginn 2006 ist der Sterling 360, ein auf dem Mitsubishi Fuso Canter basierender leichter Lkw, in der NAFTA-Region verfügbar. Ausgerüstet mit einem 4,9-Liter-Dieselmotor und einem Sechsgang-Automatikgetriebe ist der neue Sterling für Einsätze im Großhandel, im Baustellenverkehr und im leichten Verteilerverkehr bestens geeignet. Die schnelle Entwicklung und Markteinführung des Sterling 360 wurde insbesondere durch die enge Zusammenarbeit innerhalb der Truck Group realisiert und zeigt Möglichkeiten für die weitere Erschließung von Synergien im weltweiten Entwicklungs- und Produktionsverbund auf. Im Jahr 2006 wurden bereits 440 Fahrzeuge des Sterling 360 in Nordamerika abgesetzt.

Mit dem mittelschweren Lkw »Business Class M2 106« haben wir im August 2006 im Rahmen der Great American Truck Show in Dallas, Texas, erstmals einen Prototyp mit Hybridantrieb unter der Marke Freightliner präsentiert. Das Testfahrzeug ist mit einem Parallel-Voll-Hybrid-Antrieb ausgerüstet, bei dem wahlweise ein 44-kW-Elektromotor oder ein 170-kW-Dieselmotor zum Einsatz kommt. Um die Maximalleistung zu erreichen, werden beide Motoren gleichzeitig betrieben. Bei diesem Fahrzeug wird die beim Bremsen frei werdende Energie in Strom umgewandelt und kann so vom Elektromotor genutzt werden. In Tests wurde ein erheblich geringerer Kraftstoffverbrauch als bei normalem Dieselantrieb nachgewiesen. Auch in Zukunft wird die Truck Group die Verbreitung von Hybridfahrzeugen im nordamerikanischen Nutzfahrzeugmarkt vorantreiben.

Der neue **Mercedes-Benz Unimog U 20**:
Enorme Wendigkeit sowie permanenter Allradantrieb und zahlreiche Anbaumöglichkeiten für Arbeitsgeräte stellen ein Höchstmaß an Flexibilität und Leistungsfähigkeit sicher.



Mitsubishi Fuso gewinnt Kundenvertrauen zurück. Der Bereich Trucks Asia ist mit der Marke Mitsubishi Fuso der zweitgrößte Anbieter von leichten, mittleren und schweren Lkw in Japan. Mitsubishi Fuso deckt zudem das gesamte Busspektrum ab: Es reicht von Linien- bis hin zu luxuriösen Reisebussen.

Trucks Asia hat im Jahr 2006 mit 186.600 abgesetzten Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr deutlich zugelegt (+4%). Insbesondere in unserem Kernmarkt Japan konnte der Absatz um 20% auf 71.100 Einheiten gesteigert werden - eine Folge des zurückgewonnenen Kundenvertrauens und von Vorzieheffekten im Zusammenhang mit der Einführung neuer Abgasnormen; der Marktanteil stieg von 23% auf 25%. Außerhalb Japans ging der Absatz dagegen vor allem aufgrund des Markteinbruchs in Indonesien, dem größten Exportmarkt von Trucks Asia, um 4% auf 115.500 Einheiten zurück.

Im Sommer 2006 hat Trucks Asia mit dem Mitsubishi Fuso Canter »Eco Hybrid« den saubersten leichten Lkw der Welt vorgestellt. Der Lkw wird seit Juli 2006 im japanischen Markt angeboten, eine Einführung in weiteren Märkten wird geprüft. Mit einer Zuladung von bis zu 3,0 t eignet er sich besonders für zahlreiche Anwendungen im kommunalen Verteilerverkehr. Vorteilhaft ist in erster Linie der gegenüber konventionell angetriebenen Fahrzeugen um rund 20% geringere Kraftstoffverbrauch. Eine besonders deutliche Kraftstoffersparnis ergibt sich im Stop-and-go- sowie im Verteilerverkehr. Mitsubishi Fuso verantwortet innerhalb der Truck Group das Kompetenzzentrum für Hybridtechnologie und trägt damit maßgeblich zur Sicherung der Technologieführerschaft der Truck Group bei.

Vielzahl von Maßnahmen im Rahmen von Global Excellence umgesetzt. Um die Truck Group nachhaltig profitabel zu machen und die Wettbewerbsfähigkeit weiter zu stärken, hat das Geschäftsfeld im Jahr 2005 das Programm »Global Excellence« mit vier strategischen Initiativen aufgesetzt. Im Rahmen der Initiative »Optimierung des Geschäftsmodells« sollen die Abhängigkeit vom Branchenzklus vermindert und die Profitabilität der Truck Group auch in Jahren schwacher Nutzfahrzeugmärkte sichergestellt werden. Es ist zudem unser Ziel, eine größtmögliche Flexibilität unserer Produktion zu erreichen. So haben wir angesichts der im Jahr 2006 extrem hohen Kapazitätsauslastung in unserem weltweit größten Werk Wörth mit dem Betriebsrat unter anderem vereinbart, die Betriebsnutzungszeit durch Schichtverlängerungen und Samstagsarbeit auszuweiten. Darüber hinaus wurde die Flexibilität mittels Freischichtkonten deutlich ausgebaut, um auf die zyklischen Schwankungen der Nachfrage optimal reagieren zu können.

Die zweite Initiative »Operational Excellence« umfasst die Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz in allen Bereichen der Truck Group. Dabei sollen die Material- und Fixkosten gesenkt und die Prozesse konzernweit harmonisiert werden mit dem Ziel, Skaleneffekte über alle Lkw-Marken hinweg zu generieren. So werden künftig nur noch drei statt bisher acht Motorenfamilien weltweit in unseren Lkw zum Einsatz kommen. Auch bei den Achsen und Getrieben werden wir die Kommunalität erhöhen.

Bei der dritten Initiative »Wachstum in den weltweiten Nutzfahrzeugmärkten« geht es vor allem um unsere Aktivitäten in den Märkten mit sehr hohem Wachstumspotenzial. Die Truck Group prüft derzeit die Erschließung der Märkte in bestimmten Schwellenländern; dies gilt insbesondere für China und Indien.

Der auf der IAA 2006 vorgestellte **Mercedes-Benz Actros Space-Max** zeichnet sich vor allem durch seine großzügigen Platzverhältnisse und einen luxuriösen Innenraum aus.



Der Schwerpunkt der vierten Initiative liegt auf künftigen Produkten und innovativen Technologien. Ziel der Initiative »Künftige Produktgenerationen« ist es, die Innovationsführerschaft mit neuen Produkten und Technologien weiter auszubauen. Zu den wichtigsten Handlungsfeldern zählen die Weiterentwicklung der globalen Modularstrategie, Abgas- und Sicherheitstechnologien sowie alternative Antriebssysteme. DaimlerChrysler ist der erste Hersteller, der seine gesamte Lkw-Produktpalette in Europa mit Motoren ausstattet, die die Abgasrichtlinie Euro 4 erfüllen. Teilweise wird bereits die noch strengere Abgasrichtlinie Euro 5 erfüllt, die erst ab dem Jahr 2009 gelten wird.

Weiterentwicklung des weltweiten Entwicklungs- und Produktionsverbunds. Zeitgleich mit der konzernweiten Umsetzung des neuen Managementmodells ist die Truck Group am 1. August 2006 mit einer neuen Organisation gestartet. Die Truck Group gliedert sich nun in die drei operativen Einheiten Trucks Europa/Lateinamerika, Trucks NAFTA und Trucks Asia; diese Bereiche sind für die Produktion und den Vertrieb in den jeweiligen Regionen verantwortlich. Um Synergien bereits in der Produktentstehungsphase intensiver zu nutzen und eine noch stärkere Harmonisierung von Teilen und Komponenten zu ermöglichen, wurde der Bereich »Truck Product Creation« in zwei schlagkräftige Einheiten aufgeteilt. Die Aktivitäten zur Fahrzeugentwicklung bündeln wir in der Funktion »Truck Product Engineering«; sie umfasst die drei Fahrzeugentwicklungszentren in Stuttgart, Portland und Kawasaki sowie die integrierte Aggregateentwicklung. Die Aggregateproduktion sowie die Produktionsplanung der Fahrzeug- und Aggregatewerke werden im Bereich »Truck Powertrain Operations & Manufacturing Engineering« zusammengefasst.

Initiative »Truck Dedication« stellt den Kunden in den Mittelpunkt. Es ist unser Ziel, über den gesamten Fahrzeuglebenszyklus hinweg mit dem Kunden in engem Kontakt zu stehen. Die daraus abgeleitete Zielsetzung der im Spätsommer 2006 begonnenen Initiative »Truck Dedication« besteht darin, Verkauf und Service noch stärker auf die Bedürfnisse unserer Kunden auszurichten. Kernpunkte sind eine verstärkte Präsenz in Kundennähe, beispielsweise in Form von zusätzlichen Servicestationen in der Nähe von Logistikzentren oder Autobahnen, sowie eine 24-Stunden-Verfügbarkeit unserer Serviceteams.

Truck Group Absatz 2006¹

	1.000	06/05
	Einheiten	in %
Gesamt	537	+1
Westeuropa	106	+4
davon: Deutschland	60	+4
Großbritannien	8	-19
Frankreich	11	+8
Italien	5	+10
NAFTA	188	+3
davon: USA	164	+3
Lateinamerika (ohne Mexiko)	40	+1
davon: Brasilien	22	-5
Asien	144	-8
davon: Japan	71	+20

¹ Konzernabsatz (einschl. verleaster Fahrzeuge)

Financial Services

Positive Geschäftsentwicklung im Jahr 2006 | Verbesserte Marktausschöpfung und höhere Kundenzufriedenheit im Fokus | Effizienzsteigerungsprogramme weltweit umgesetzt | Operating Profit deutlich verbessert

	2006	2005	06/05
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Operating Profit	1.714	1.468	+17
Umsatz	17.154	15.439	+11
Neugeschäft	52.981	48.152	+10
Vertragsvolumen	113.297	117.724	-4
Sachinvestitionen	29	45	-36
Beschäftigte (31. 12.)	10.718	11.129	-4

Erfreulicher Geschäftsverlauf bei DaimlerChrysler Financial Services. Das Geschäftsfeld Financial Services hat im Jahr 2006 seine positive Geschäftsentwicklung fortgesetzt und seine Marktposition weiter verbessert. Das Neugeschäft stieg um 10% auf 53,0 Mrd. €. Das Vertragsvolumen lag mit 113,3 Mrd. € um 4% unter dem Wert des Vorjahres. Bereinigt um Wechselkurseffekte stieg es um 5%. Zum Jahresende 2006 umfasste das Portfolio 6,5 Mio. finanzierte und geleaste Fahrzeuge. Der Operating Profit stieg im Vergleich zum Vorjahr um 17% auf 1,7 Mrd. € (vgl. S. 45).

Im Geschäftsjahr 2006 hat sich Financial Services in allen Regionen positiv entwickelt. Weltweit lag der Fokus unserer länderübergreifenden Aktivitäten darauf, die Effizienz sowie die Kunden- und Händlerzufriedenheit weiter zu steigern. Außerdem haben wir die Marktausschöpfung verbessert. Dafür entwickelte Financial Services gemeinsam mit den Fahrzeugsparten und den Händlern Finanzdienstleistungsprodukte, die auf den individuellen Mobilitätsbedarf der Kunden ausgerichtet sind und bei denen Angebote wie Fahrzeugservice oder Versicherung bereits in der monatlichen Finanzierungs- oder Leasingrate enthalten sind.

Produktpalette in Nord- und Südamerika ausgebaut, Kundenzufriedenheit verbessert. Die Region »Americas« (Nord- und Südamerika) wies mit 80,4 (i. V. 85,9) Mrd. € auch im Jahr 2006 das größte Vertragsvolumen aller Regionen von Financial Services auf und erreichte einen Anteil von 71% am Gesamtportfolio. Wechselkursbereinigt stieg das Portfolio um 4%. Das Neugeschäft erhöhte sich um 12% auf 35,7 Mrd. €. Der Anstieg ist unter anderem auf die hohe Akzeptanz unserer Finanzdienstleistungsprodukte sowie die Erschließung neuer Marktsegmente zurückzuführen.

In der jährlichen Bewertung der Zufriedenheit der Händler in den USA durch J.D. Power haben Mercedes-Benz Financial und Chrysler Financial ihre Position erneut stark verbessert. Darüber hinaus hat DaimlerChrysler Financial Services Americas im Berichtsjahr neue Produkte im Markt eingeführt; diese wurden sehr gut angenommen. Mit »Business Vehicle Finance« haben wir die Finanzierung von Nutzfahrzeugen und Pkw-Flotten im gewerblichen Bereich weiter ausgebaut. Darüber hinaus wurde in den USA ein neues Full-Service-Leasing-Produkt mit dem Namen »CompleteLease« für Nutzfahrzeuge der Marken Dodge und Sterling gestartet.

Die Prozesse zur Kreditgenehmigung und Vertragsabwicklung haben wir kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert und damit einen wichtigen Beitrag zur schnellen und unbürokratischen Bearbeitung von Finanzierungs- und Leasingverträgen geleistet. Mit »eContracting« wurde im Jahr 2006 das erste elektronische System zur komplett papierlosen Bearbeitung von Leasing- und Finanzierungsanträgen in den USA eingeführt.

Positive Entwicklung in Europa, Afrika & Asien/Pazifik. Auch die Region Europa, Afrika & Asien/Pazifik entwickelte sich im Jahr 2006 erfreulich. Das Vertragsvolumen lag mit 32,9 Mrd. € um 3% über dem Vorjahreswert. Im asiatischen Raum war das stärkste Portfoliowachstum in China, Japan und Südkorea zu verzeichnen.

DaimlerChrysler Financial Services hat für jedes Konzernfahrzeug die passenden Finanzdienstleistungen - für bereits über drei Millionen Kunden weltweit.



Im Rahmen unserer Europa-Strategie haben wir die Zusammenarbeit in den 20 europäischen Märkten weiter intensiviert. Im Jahr 2006 arbeiteten wir daran, die Prozesse und Systeme für Kreditentscheidungen, Risikomanagement und Refinanzierung noch weiter zu harmonisieren sowie das Produktangebot und die Kundenbeziehungen einheitlicher zu gestalten. In Europa bauten wir die Produktpalette mit Leasing, Finanzierung, Versicherungen und Flottenmanagement flächendeckend aus. In Westeuropa (ohne Deutschland) hatten wir zum Jahresende ein Portfolio von 11,2 (i. V. 10,9) Mrd. €.

In Deutschland hat die DaimlerChrysler Bank ihre Marktposition weiter ausgebaut. Das Vertragsvolumen unserer größten europäischen Ländergesellschaft stieg um 5% auf 16,0 Mrd. €. Im Mai konnte die DaimlerChrysler Bank den einmillionsten Kunden begrüßen. In den vier Jahren seit dem Einstieg ins Direktbankgeschäft hat die Bank ihre Kundenzahl damit mehr als verdoppelt. Die DaimlerChrysler Bank hat die Weichen gestellt, um den fortgeschrittenen, auf internen Ratings basierenden Ansatz nach Basel II im Leasing- und Finanzierungsgeschäft nutzen zu können. Diese fortschrittliche Bewertungsmethode für Kreditrisiken wird unsere Wettbewerbsposition weiter stärken.

In Japan hat Financial Services mit der Gründung des neuen Geschäftsbereichs Fuso Financial im Oktober 2005 seine Aktivitäten im Bereich Nutzfahrzeugfinanzierung ausgeweitet. Seit September 2006 betreut Fuso Financial das gesamte Händlernetz von Mitsubishi Fuso in Japan. Der Fokus liegt nun auf einem flächendeckenden Angebot von Finanzdienstleistungen für Endkunden. Dazu entwickeln Mitsubishi Fuso und Fuso Financial gemeinsam attraktive, auf die Kunden zugeschnittene Produkte.

In China konnten wir seit der Gründung der DaimlerChrysler Automotive Finance (China) Ltd. vor einem Jahr unser Endkundengeschäft von drei auf mittlerweile 15 wichtige Ballungsräume ausweiten. Der Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt landesweit auf der Unterstützung des Händlernetzwerks. Damit leistet Financial Services einen wichtigen Beitrag zur Erschließung des chinesischen Marktes durch DaimlerChrysler. Das Vertragsvolumen in China lag zum Ende des Jahres 2006 bei 105 Mio. €.

Erfolge bei Insurance Services. Mit der Gründung des Center of Competence »Automotive Insurance« konnten im Berichtsjahr mit internationalen Versicherern wichtige Rahmenabkommen abgeschlossen werden. Auf diese Weise wurde das Geschäftsvolumen in Kernmärkten wie Frankreich und Mexiko bereits deutlich erweitert. Auch kleinere Tochtergesellschaften erhalten damit Zugang zu günstigen Konditionen und können vorhandene Marktpotenziale besser ausschöpfen. Beispiele hierfür sind Schweden, die Schweiz und Ungarn. Ziel ist es, weltweit jedem Leasing- und Finanzierungskunden eine wettbewerbsfähige Restschuldversicherung anzubieten.

Flottenmanagementlösungen gewinnen für gewerbliche Kunden an Bedeutung. Der Bereich Fleet Management konnte seine Fahrzeugflotte im Jahr 2006 um 10% auf 462.100 Einheiten vergrößern. Im Berichtsjahr haben wir begonnen, die Zusammenarbeit bei der Vertragsabwicklung und der Kundenbetreuung zwischen unseren Flottenmanagementaktivitäten bei Pkw und Nutzfahrzeugen enger zu verzahnen. Dabei liegt der Fokus auf einer noch stärkeren Integration mit dem Automobilvertrieb aller Konzernmarken. Dienstleistungen im Flottenmanagement stehen unseren Kunden mittlerweile in 13 Ländern weltweit zur Verfügung.

Reibungsloser Betrieb des Toll Collect-Mautsystems. Das Mautsystem für Lkw über 12t zulässiges Gesamtgewicht arbeitete auch im Berichtsjahr zuverlässig und stabil, nachdem zum Jahresbeginn 2006 die Umstellung von der On-Board-Unit 1 (OBU 1) auf die OBU 2 planmäßig erfolgt war. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 25,8 Mrd. Streckenkilometer in Deutschland von Toll Collect erfasst. Zum Jahresende waren insgesamt 546.000 On-Board Units im Einsatz. DaimlerChrysler Financial Services ist am Toll Collect-Konsortium mit 45% beteiligt.

Van, Bus, Other

Absatz von Transportern durch Modellwechsel beim Sprinter leicht unter Vorjahresniveau | Daimler-Chrysler Buses bestätigt Position als Weltmarktführer | Auslieferungsrekorde und Verzögerungen bei der A380 prägen das Jahr 2006 bei der EADS | Operating Profit von 913 (i. V. 1.091) Mio. €

	2006	2005	06/05
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Operating Profit	913	1.091	-16
Umsatz	13.439	14.835	-9
davon Transporter	8.542	8.135	+5
Busse	4.039	3.884	+4
Sachinvestitionen	447	886	-50
FuE-Aufwand	494	577	-14
Produktion ¹	279.228	295.353	-5
Absatz ¹	305.001	315.567	-3
davon Transporter	256.895	267.245	-4
Busse	36.192	36.221	-0
Beschäftigte (31.12.)	39.400	51.093	-23

¹ Einschließlich der in Südafrika produzierten Mitsubishi Pickup L200 und Mitsubishi Pajero.

Das Segment Van, Bus, Other enthält die Bereiche Transporter und Busse, unsere Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften. Im Rahmen des neuen Managementmodells haben wir entschieden, die Transporter- und Busaktivitäten, die bis zum Jahr 2005 Teil des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge waren, als eigenständige Geschäfte direkt zu führen. Im Rahmen der Umsetzung des neuen Managementmodells haben wir die zentrale Konzernforschung und die Entwicklungsbereiche der Mercedes Car Group zusammengefasst; beide werden deshalb ab dem Jahr 2007 bei der Mercedes Car Group berichtet.

Der Umsatz des Segments Van, Bus, Other verringerte sich infolge der Veräußerung des Off-Highway-Geschäfts um 9% auf 13,4 Mrd. €.

Der Operating Profit des Segments ging von 1.091 Mio. € auf 913 Mio. € zurück (vgl. S. 45). Darin enthalten sind Aufwendungen von 393 Mio. € im Zusammenhang mit der Umsetzung des neuen Managementmodells. Das anteilige Ergebnis unserer Beteiligung an der EADS geht mit einem Zeitversatz von einem Quartal in den Operating Profit von DaimlerChrysler ein.

Transporter

Marktanteil trotz Modellwechsel beim Sprinter behauptet.

Der Bereich Transporter hat im Berichtsjahr weltweit 256.900 (i. V. 267.200) Fahrzeuge abgesetzt. Der leichte Rückgang resultiert aus dem Modellwechsel beim Sprinter und den damit verbundenen Produktionsengpässen im Werk Düsseldorf. Mit dem Modellwechsel haben wir die Produktion des neuen Sprinter auch im Werk Ludwigsfelde aufgenommen. Weltweit wurden im Jahr 2006 157.200 Sprinter abgesetzt. Dabei konnte der neue Sprinter mit bereits 59.400 verkauften Fahrzeugen nahtlos an den Erfolg des bewährten Modells anknüpfen. Trotz des Modellwechsels beim Sprinter konnten wir unseren Marktanteil von 16% im Segment der mittelgroßen und großen Transporter behaupten und damit die Marktführerschaft in Westeuropa sichern. Der Absatz der Modelle Vito und Viano hat sich im Jahr 2006 mit 94.100 (i. V. 90.900) Fahrzeugen positiv entwickelt. Dazu haben auch die im Jahresverlauf eingeführten sparsamen und sauberen Dieselmotoren sowie die erweiterte Sonderausstattung beigetragen.

Neuer Sprinter überzeugt durch Variantenvielfalt und hohe Sicherheitsstandards.

Der neue Sprinter zeichnet sich gegenüber seinem sehr erfolgreichen Vorgänger durch eine noch größere Variantenvielfalt aus: Der Kunde kann aus sechs Motorisierungen, drei Radständen, drei Dachhöhen und bis zu vier Längen auswählen. Die serienmäßige Sicherheitsausstattung wurde erweitert: Zusätzlich zu Airbag, Weitwinkelspiegel und einem verbesserten Crashverhalten beinhaltet sie auch ein elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP).

Diese innovativen Produktmerkmale waren ausschlaggebend dafür, dass die »Deutsche Handwerks Zeitung« und die Zeitschrift »KEP aktuell/trans aktuell« den neuen Sprinter mit den Titeln »Deutscher Nutzfahrzeugpreis 2006/2007« und »KEP-Transporter des Jahres« ausgezeichnet haben.

Marktpräsenz in den USA ausgebaut. Seit dem Jahr 2003 wird der Sprinter auch in den USA unter den Marken Dodge und Freightliner angeboten. Um dem steigenden Bedarf in den USA Rechnung zu tragen, haben wir entschieden, das Nachfolgemodell ab März 2007 auch in unserem Montagewerk in Charleston, South Carolina, zu fertigen.

Der **Mercedes-Benz Safety Coach** - der sicherste Reisebus der Welt - vereinigt alle bestehenden Sicherheitssysteme. Der **Sprinter** verfügt ebenfalls über das beste Sicherheitspaket seiner Klasse.



Busse

Marktposition behauptet. Im Bereich DaimlerChrysler Buses ist unser Busgeschäft mit den Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion zusammengefasst. Im Jahr 2006 wurden weltweit 36.200 (i. V. 36.200) Busse und Fahrgestelle abgesetzt. Der Bereich Busse hat damit sein hohes Absatzniveau wiederholt und seine Position als Weltmarktführer behauptet. In Europa haben wir in einem wachsendem Markt mit 8.700 abgesetzten Fahrzeugen (+4%) erneut einen Marktanteil von 22% erreicht. In Lateinamerika legte der Absatz um 14% auf 17.100 Fahrzeuge zu; mit einem Marktanteil von 48% (i. V. 49%) sind wir hier weiterhin Marktführer. In der NAFTA-Region war unser Absatz analog der Marktentwicklung mit 6.300 (i. V. 6.700) Bussen und Fahrgestellen rückläufig.

Sicherheits- und Assistenzsysteme steigern Kundennutzen.

Entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Busse sind neben der Technologieführerschaft die hohen Komfort- und Sicherheitsstandards unserer Produkte. Auf der IAA Nutzfahrzeuge 2006 in Hannover wurden der Weltöffentlichkeit erstmals der »kurze« Mercedes-Benz Citaro K mit 10,5 m Länge, der Hochdecker-Reisebus Mercedes-Benz Turismo und der neue Niederflur-Überlandbus MultiClass 400 vorgestellt. Diese Busse sind alle serienmäßig mit richtungsweisenden Sicherheitssystemen ausgestattet, wie dem Elektronisch Geregelten Bremssystem (EBS) oder dem Elektronischen Stabilitäts-Programm (ESP). Darüber hinaus sind Fahrerassistenzsysteme verfügbar, beispielsweise der Abstandsregeltempomat (ART) oder der Spurassistent (SPA). Bei den Linienbussen wurde der Mercedes-Benz Citaro Low Entry Überland zum »Bus of the Year 2007« gekürt. In den Märkten Lateinamerikas stellte DaimlerChrysler Buses mit dem 18 Meter langen O-500-Fahrgestell zudem ein richtungsweisendes Gelenkfahrgestell mit großer Beförderungskapazität vor.

Stark auch bei alternativen Antrieben. Die Technologieführerschaft bestätigt der Bereich Busse auch mit seiner Vorreiterrolle bei alternativen Antrieben, beispielsweise den brennstoffzellenbetriebenen Stadtbussen vom Typ Mercedes-Benz Citaro oder den Hybridbussen der Marke Orion für den nordamerikanischen Markt. Hier sind wir mit bisher rund 1.500 verkauften Einheiten weltweit führend.

EADS

Auslieferungsrekorde und Herausforderungen prägen das Jahr 2006. Während sich einerseits das Hubschrauber-, Verteidigungs- und Raumfahrtgeschäft im Jahr 2006 weiter positiv entwickelten und Airbus mehr Flugzeuge als je zuvor auslieferte, war das Jahr andererseits durch Verzögerungen bei der A380 geprägt. Die EADS veröffentlicht ihre Geschäftszahlen für das Jahr 2006 am 9. März 2007.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2006 steigerte das Unternehmen seinen nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) ermittelten Umsatz auf 27,5 (i. V. 23,4) Mrd. €. Der operative Gewinn betrug im gleichen Zeitraum 1,4 (i. V. 2,1) Mrd. €. Dieser Rückgang resultierte aus Verzögerungen im A380-Programm und der Kursschwäche des US-Dollars gegenüber dem Euro.

Verzögerungen bei der A380 überschatten Markterfolge. Im Jahr 2006 lieferte Airbus 434 (i. V. 378) Flugzeuge aus und erzielte damit einen neuen Rekord. Nach einem Allzeithoch im Vorjahr verzeichnete Airbus im Jahr 2006 mit 790 (i. V. 1.055) Festaufträgen den zweithöchsten Auftragseingang seiner Geschichte. Dies unterstreicht das anhaltend hohe Niveau auf dem zivilen Luftfahrtmarkt. Zum 31. Dezember 2006 belief sich der Auftragsbestand von Airbus auf 2.533 (i. V. 2.177) Zivilflugzeuge.

Im Oktober wurde der Zeitplan für die Auslieferungen der A380 korrigiert. Daraus werden sich für die EADS bis zum Jahr 2010 erhebliche finanzielle Belastungen ergeben. Die A380, die am 12. Dezember 2006 die Musterzulassung erhalten hat, soll nun im Oktober 2007 an den ersten Kunden übergeben werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit wiederherzustellen, startete Airbus das Effizienzsteigerungsprogramm »Power 8«. Ab dem Jahr 2010 sollen damit Kosten von jährlich mindestens 2,0 Mrd. € eingespart werden.

Entscheidung für A350 XWB. Im Dezember 2006 hat das Board of Directors der EADS den Programmstart für das neue Langstreckenflugzeug A350 XWB beschlossen. Das Programm zielt auf einen Markt, für den in den nächsten zwei Jahrzehnten ein Volumen von rund 5.700 neuen Flugzeugen erwartet wird.

Nachhaltigkeit

100 Nachhaltigkeit bei DaimlerChrysler

- Ganzheitliches Verständnis von Nachhaltigkeit
- Erstmals integrierten Nachhaltigkeitsbericht »360 GRAD« veröffentlicht
- Weitere Nachhaltigkeitsziele definiert

102 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

- Globale Personalstrategie sichert Wettbewerbsfähigkeit
- Neues Entgeltmodell in Deutschland (ERA) zum 1. Januar 2007 eingeführt
- Neues Managementmodell in der personellen Umsetzung
- Rund 9.400 Ausbildungsplätze weltweit

104 Forschung und Entwicklung

- 5,3 Mrd. € für Forschung und Entwicklung aufgewendet
- Neuorganisation verbessert Zusammenarbeit, Effizienz, Qualität und Entwicklungsgeschwindigkeit
- Weniger Unfälle im Straßenverkehr durch ein Plus an Sicherheit
- Weltweit erster Ottomotor mit Piezoinjektoren und strahlgeführter Direkteinspritzung vorgestellt
- Klare Konzepte für den Weg zum emissionsfreien Antrieb

106 Umwelt

- 1,7 Mrd. € für den Umweltschutz aufgewendet
- BLUETEC als nachhaltiges Konzept für die saubersten Dieselmotoren der Welt
- Marktreife Hybridantriebe für Nutzfahrzeuge erhöhen Kundennutzen im urbanen Verkehr
- Weitere Emissionsreduktion durch umweltfreundliche Kraftstoffe
- Weltweit 1,5 Mio. Flex-Fuel-Fahrzeuge ausgeliefert

108 Gesellschaftliche Verantwortung

- Weltweites gesellschaftliches Engagement getragen von Vorstand und Mitarbeitern
- Kernkompetenzen für die Gesellschaft nutzen
- Dialog mit Politik, Wirtschaft und Gesellschaft fortgesetzt
- Verbesserung der transatlantischen Beziehungen sowie höhere Verkehrssicherheit von Kindern im Fokus

Nachhaltigkeit bei DaimlerChrysler

Ganzheitliches Verständnis von Nachhaltigkeit | Erstmals integrierten Nachhaltigkeitsbericht »360 GRAD«
veröffentlicht | Weitere Nachhaltigkeitsziele definiert

Ganzheitliches Verständnis von Nachhaltigkeit. Nur ein wirtschaftlich gesundes Unternehmen kann einen dauerhaft positiven Beitrag zur gesellschaftlichen und ökologischen Entwicklung leisten. Wirtschaftlicher Erfolg verpflichtet aber auch zur Übernahme von Verantwortung gegenüber den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, der Gesellschaft und der Umwelt. Deshalb ist unser operatives Geschäft stets auch vor dem Hintergrund sozialer und ökologischer Verantwortung zu betrachten.

Der Bereitstellung von Mobilität, die dem Anspruch von Nachhaltigkeit gerecht wird, kommt daher eine Schlüsselrolle zu. Mobilität von Personen und der Transport von Gütern sind eine unabdingbare Voraussetzung für jede wirtschaftliche Entwicklung. Vor dem Hintergrund begrenzter Ressourcen und steigender Transportvolumina ergibt sich für die Unternehmen der Automobilindustrie die Verpflichtung, die Mobilität der Zukunft mit all ihren technischen und wirtschaftlichen Herausforderungen möglichst umweltverträglich und nachhaltig zu gestalten (vgl. »Forschung und Entwicklung«, S. 104 f., »Umwelt«, S. 106 f.).

Die Nachhaltigkeit bei DaimlerChrysler lebt vom Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie sind es, die hinter unseren Produkten und Dienstleistungen stehen und die ihr Wissen und Können, ihr Engagement sowie ihre Kreativität für den nachhaltigen Erfolg des Unternehmens einsetzen. Es ist deshalb für uns entscheidend, für unsere Beschäftigten die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen, ihnen langfristige Perspektiven zu eröffnen, sie zu fördern und ihnen einen attraktiven Arbeitsplatz zu bieten. Dass wir in bestimmten Fällen die Anzahl der Arbeitsplätze verringern müssen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und damit die verbleibenden Arbeitsplätze sicherer zu machen, ist in diesem Zusammenhang kein Widerspruch, sondern verdeutlicht unsere langfristige Ausrichtung (vgl. »Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter«, S. 102 f.). Unsere soziale Verantwortung endet aber nicht an den Werkstoren, sondern geht weit darüber hinaus (vgl. »Gesellschaftliche Verantwortung«, S. 108 f.).

Integratives Nachhaltigkeitsmanagement. Damit wir den Grundsatz nachhaltigen Handelns in seiner Vielfalt im Unternehmen auf Dauer erfolgreich umsetzen können, werden alle Unternehmensteile in das Zielsystem eingebunden. Die im Jahr 2005 gestarteten Nachhaltigkeitsinitiativen haben wir im Berichtsjahr konsequent weiterverfolgt. Das zentrale Nachhaltigkeitsmanagement wird von einem integrativen, geschäftsfeldübergreifenden Gremium wahrgenommen. Dieses Gremium kommt in regelmäßigen Abständen zusammen mit dem Ziel, das Nachhaltigkeitsprofil von DaimlerChrysler weiter zu schärfen. Hierzu zählen unter anderem die Pflege des Dialogs mit allen Interessengruppen, die Steuerung von Aktivitäten zur Verbesserung in externen Nachhaltigkeitsbewertungen sowie die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Über die gesetzlichen Vorschriften hinaus hat DaimlerChrysler umfangreiche Regelwerke implementiert, die unser Bekenntnis zur Nachhaltigkeit untermauern. Dazu zählen beispielsweise die »DaimlerChrysler Verhaltensrichtlinie«, die »Umwelt-Leitlinien« oder die »Health and Safety Guidelines«.

Überprüfung und Kontrolle von Nachhaltigkeitsinitiativen werden von den dafür zuständigen Geschäftsfeldern und Funktionalbereichen wahrgenommen. Beispiele hierfür sind das »Global Diversity Council«, das »Business Practices Office« oder der Bereich »Corporate Compliance Operations«. In ökologischen Belangen übernimmt diese Kontroll- und Steuerungsfunktion ein produkt- bzw. produktionsbezogener Umweltsteuerkreis unter Leitung des Konzernumweltbevollmächtigten.

Nachhaltigkeit beruht auf dauerhaftem ökonomischem Erfolg und berücksichtigt soziale Bedürfnisse im Unternehmen und im gesellschaftlichen Umfeld sowie die Belange der Umwelt.

Erstmals integrierten Bericht veröffentlicht. Ein wichtiger Bestandteil des Nachhaltigkeitsmanagements ist die jährliche Berichterstattung. Unter dem Titel »360 GRAD« veröffentlichte DaimlerChrysler im Jahr 2006 erstmals einen integrierten Nachhaltigkeitsbericht, der aus dem »Umweltbericht« und dem »Bericht zur gesellschaftlichen Verantwortung« hervorgegangen ist. Die Berichterstattung zur Nachhaltigkeit beruht damit auf drei Säulen:

- Der Bericht »360 GRAD – MAGAZIN zur Nachhaltigkeit 2006« bietet eine journalistische Aufbereitung ausgewählter Themen.
- Der Bericht »360 GRAD – FAKTEN zur Nachhaltigkeit« erläutert anhand von Daten und Fakten die Nachhaltigkeitsbilanz des Geschäftsjahres.
- Der Internet-Auftritt bietet darüber hinausgehende Informationen und rundet die Berichterstattung ab.

Dabei orientieren sich sowohl der Bericht »360 GRAD – FAKTEN zur Nachhaltigkeit« als auch der Internet-Auftritt an den weltweit anerkannten Leitlinien für die Nachhaltigkeitsberichterstattung, der »Global Reporting Initiative« (GRI). Diese Leitlinien dienen dem Zweck, die Nachhaltigkeits-Performance über alle Unternehmen hinweg für die jeweiligen Interessengruppen transparent und vergleichbar darzustellen.

Weitere Aktivitäten und Ziele zur Nachhaltigkeit.

Im Geschäftsjahr 2006 hat DaimlerChrysler mit seiner Mitgliedschaft als »Organizational Stakeholder« innerhalb der Global-Reporting-Initiative sein Engagement im Non-Financial-Reporting weiter ausgebaut.

Unsere Anstrengungen, das operative Geschäft am Aspekt der Nachhaltigkeit auszurichten, wurden im Geschäftsjahr 2006 auch in externen Leistungsbewertungen honoriert. DaimlerChrysler ist weiterhin im Dow Jones Sustainability Index (DJSI) vertreten – einem der weltweit bedeutendsten Nachhaltigkeitsindizes. Auch im Dow Jones STOXX Sustainability Index, der die Kursentwicklung europäischer Unternehmen mit besonderem Engagement auf dem Gebiet der Nachhaltigkeit abbildet, ist DaimlerChrysler enthalten. Darüber hinaus wurde DaimlerChrysler in weiteren Ratings und Indizes wie beispielsweise Oekom, Vigeo und Accountability erfolgreich gelistet. Es bleibt unser Ziel, unser Engagement im Bereich der Nachhaltigkeit weiter zu verbessern. Wir sind davon überzeugt, dass sich dies auch in den relevanten Nachhaltigkeitsratings und -rankings widerspiegeln wird.

Darüber hinaus hat DaimlerChrysler weitere Ziele und Maßnahmen definiert, um seine Orientierung am Leitbild des nachhaltigen Wirtschaftens noch stärker zu verankern. Hierzu zählen beispielsweise Ziele zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung, zur Bewertung von Umweltmanagementsystemen, zur Verbesserung der Servicequalität und der Mitarbeiterfortbildung sowie zur langfristigen Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit in Zeiten des demographischen Wandels sowie der Kampf gegen die Immunschwächekrankheit HIV/AIDS.

Weiterführende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit finden Sie in den Folgekapiteln sowie in den beiden Berichten »360 GRAD – MAGAZIN zur Nachhaltigkeit 2006« und »360 GRAD – FAKTEN zur Nachhaltigkeit 2006« sowie unter www.daimlerchrysler.com/nachhaltigkeit

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Globale Personalstrategie sichert Wettbewerbsfähigkeit | Neues Entgeltmodell in Deutschland (ERA) zum 1. Januar 2007 eingeführt | Neues Managementmodell in der personellen Umsetzung | Rund 9.400 Ausbildungsplätze weltweit

	2006	2005	06/05
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31. 12.)			Veränd. in %
DaimlerChrysler-Konzern	360.385	382.724	- 6
Mercedes Car Group	99.343	104.345	- 5
Chrysler Group	80.735	83.130	- 3
Truck Group	83.237	84.254	- 1
Vertrieb Fahrzeuge	46.952	48.773	- 4
Financial Services	10.718	11.129	- 4
Van, Bus, Other	39.400	51.093	- 23

Produktivitätssteigerungen und Personalanpassungen.

DaimlerChrysler beschäftigte zum 31. Dezember 2006 weltweit 360.385 (i. V. 382.724) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und erreichte in allen Geschäftsfeldern deutliche Produktivitätssteigerungen. In Deutschland waren davon 166.617 (i. V. 182.060) und in den USA 94.792 (i. V. 97.480) tätig. Gegenüber dem Vorjahr verminderte sich die Zahl der Beschäftigten vor allem infolge der Umsetzung des Effizienzsteigerungsprogramms CORE bei der Mercedes Car Group und des neuen Managementmodells in den Verwaltungsfunktionen der Zentrale und der operativen Einheiten sowie aufgrund des Verkaufs des Off-Highway-Geschäfts. Im Rahmen der Umsetzung des neuen Managementmodells wurden teilweise auch Funktionen, die bisher auf Konzernebene ausgeübt wurden, den Geschäftsfeldern zugeordnet. So sind die rund 2.000 Beschäftigten der bisherigen Konzernforschung nun im Ausweis der Mercedes Car Group enthalten, nachdem die Konzernforschung mit dem Entwicklungsbereich der Mercedes Car Group zusammengeführt wurde. Dies führte zu gegenläufigen Effekten in den Geschäftsfeldern und erschwert die direkte Vergleichbarkeit der Zahlen gegenüber dem Vorjahr.

Globale Personalstrategie sichert Wettbewerbsfähigkeit.

Im Zielsystem von DaimlerChrysler (vgl. S. 36) sind die Vorgaben für die Personalarbeit klar definiert: Wir wollen hoch motivierte und leistungsstarke Mitarbeiter gewinnen, fördern und an das Unternehmen binden. Um dieses Ziel zu erreichen und zu einem nachhaltigen Unternehmenserfolg beizutragen, verfolgen wir eine globale Personalstrategie, die auf fünf Säulen aufbaut: Profitabilität, einer wettbewerbsfähigen Belegschaft, zukunftsweisender Führungskompetenz, hoher Attraktivität als Arbeit-

geber und einer professionellen Organisation. Im Jahr 2006 konzentrierte sich die Personalarbeit auf drei zentrale Herausforderungen: die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere in den Bereichen Arbeitskosten und Leistungsfähigkeit unserer Belegschaft, die Umsetzung des neuen Managementmodells sowie die konsistente organisatorische Integration von dezentralen Personalbereichen, -systemen und -prozessen.

Gemeinsame Unternehmenswerte leben. Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin geben Orientierung und bilden die Basis für das Handeln aller Beschäftigten im Sinne einer Kultur der Spitzenleistung bei DaimlerChrysler. Dazu ist es von entscheidender Bedeutung, diese Grundwerte uneingeschränkt zu leben und in den aktuellen Personalinstrumenten zu verankern. Die Führungskräfte tragen im Rahmen ihrer Vorbildfunktion hierbei eine besondere Verantwortung.

Umfassender Wechsel im Vergütungssystem. Zum 1. Januar 2007 wird in der DaimlerChrysler AG der einheitliche Entgelttarifvertrag für Arbeiter und Angestellte in Deutschland (ERA) eingeführt. Dazu wurde unter Einbeziehung von Personalbereichen, Führungskräften und Betriebsräten die Tätigkeit von rund 125.000 Beschäftigten neu bewertet. Weitere Ausgestaltungsschritte wie ein neues System zur Leistungsermittlung werden im Jahr 2007 folgen. Im Jahr 2004 hatten wir im Rahmen der »Zukunftssicherung 2012« vereinbart, dass für DaimlerChrysler mit der ERA-Einführung der tariflich vereinbarte Entgeltanstieg um 2,79% nicht ausgeschöpft wird. Gleichzeitig wurde vereinbart, dass die bisherige Belegschaft an den deutschen Standorten bei Bedarf Verdienstsicherungen und betriebliche Entgeltbestandteile erhält. Für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gilt ERA nach den tariflichen Regelungen und den betrieblichen Anwendungsbestimmungen. Ebenfalls als Ergebnis der »Zukunftssicherung 2012« wurde das Entgelt für Tarifmitarbeiter der DaimlerChrysler AG im Jahr 2006 um 2,79% abgesenkt. Bei den leitenden Führungskräften in Deutschland wurde zusätzlich zur Kürzung der monatlichen Festvergütung die variable Vergütung für das Jahr 2006 um 10% vermindert.

Personalanpassungen bei der Mercedes Car Group. Das Ende September 2005 vom Vorstand beschlossene Programm CORE sah binnen Jahresfrist einen Personalabbau von 8.500 Stellen an den deutschen Standorten der Mercedes Car Group vor. Ziel war es, das Abbauziel mit Ausscheidensvereinbarungen auf

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind der Schlüssel für eine erfolgreiche Zukunft. Denn die Motivation, die Kompetenzen und die Leistungsbereitschaft der Belegschaft tragen maßgeblich zum nachhaltigen Erfolg unseres Unternehmens bei.

freiwilliger Basis zu erreichen. Dazu wurden die Rahmenbedingungen und Konditionen in einem Sozialplan geregelt und die Betroffenen aktiv bei der Suche nach einer neuen Beschäftigung innerhalb und außerhalb des Unternehmens unterstützt. Bis zum 30.9.2006 hatten rund 9.300 Beschäftigte Verträge über ein freiwilliges Ausscheiden aus dem Unternehmen unterzeichnet bzw. sind bereits ausgeschieden. Im vierten Quartal 2006 nahmen weitere 400 Beschäftigte das Ausscheidensangebot an.

Personelle Umsetzung des neuen Managementmodells angelaufen. Im Januar 2006 hat das Unternehmen ein neues Managementmodell angekündigt, mit dem die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns verbessert und profitables Wachstum gefördert werden sollen, indem Doppelkapazitäten beseitigt, Verwaltungsfunktionen zusammengefasst und Prozesse verschlankt werden (vgl. S. 35). Mit diesen Maßnahmen wird sich die Zahl der Beschäftigten in den Verwaltungsfunktionen bis Ende 2008 weltweit um etwa 6.000 Stellen (rund 20%) verringern. In Deutschland soll das Abbauziel mit freiwilligen Ausscheidensvereinbarungen und auf Basis der Vereinbarungen zur »Zukunftssicherung 2012« erreicht werden. Bis Ende Januar 2007 hatten weltweit rund 2.000 Beschäftigte Verträge über ihr Ausscheiden aus dem Unternehmen unterzeichnet bzw. sind bereits ausgeschieden.

Neue Regelungen zur Gesundheitsvorsorge bei der Chrysler Group. Im Jahr 2006 haben wir die Gesundheitsfürsorgeleistungen für die nicht gewerkschaftlich organisierten Angestellten und die Pensionäre der Chrysler Group neu geregelt. Die betroffenen Angestellten zahlen abhängig von ihrem Rang und Gehaltsniveau seit 1. Januar 2007 Beiträge zur Gesundheitsfürsorge. Nicht staatlich krankenversicherte Pensionäre werden künftig gestaffelt nach dem Einkommen zum Pensionierungszeitpunkt an den Kostenwachsen beteiligt. Staatlich versicherte Pensionäre werden hingegen statt zusätzlicher Leistungen künftig Zuzahlungen auf ein Gesundheitsfürsorgekonto erhalten. Die Gespräche mit der amerikanischen Automobilarbeitergewerkschaft UAW zur Senkung der Kosten der Gesundheitsvorsorge werden wir auch im kommenden Jahr fortführen.

Vielfalt der Belegschaft trägt zum Unternehmenserfolg bei. Professionelles Diversity-Management fördert den zielgerichteten und einander ergänzenden Einsatz der unterschiedlichen

Kompetenzen, Erfahrungen, Sichtweisen und Kulturen unserer Beschäftigten. Wir können auf diese Weise besser auf die vielfältigen Kundenbedürfnisse reagieren und in der Folge unsere Wettbewerbsfähigkeit verbessern.

In Deutschland tragen zahlreiche Aktivitäten zu einer Stärkung der Vielfalt im Unternehmen bei. Dazu gehören Diversity-Workshops für alle Führungskräfte, Zielkorridore für den Anteil von Frauen in Führungsfunktionen und der Ausbau der betrieblichen Kinder- und Kleinkinderbetreuung. Die Chrysler Group bringt zusätzlich langjährige Erfahrungen in das konzernweite Diversity-Management ein, indem sie Lieferanten und Händler gezielt fördert, die Minderheiten angehören.

Ausbildung sichert langfristige Wettbewerbsfähigkeit. Um jungen Menschen eine Perspektive zu geben und unsere Wettbewerbsfähigkeit langfristig sicherzustellen, beschäftigen wir 7.896 Auszubildende in Deutschland bzw. 9.352 (i. V. 9.880) weltweit. Zudem haben wir in Absprache mit dem Gesamtbetriebsrat im Jahr 2006 das Angebot an Ausbildungsplätzen in den Werken und der Zentrale der DaimlerChrysler AG in Deutschland nochmals um 5% erhöht und rund 2.600 neue Ausbildungsverträge abgeschlossen.

»CAReer – The Talent Program« – neues, konzernweites Nachwuchsprogramm gestartet. Mit dem Programm »CAReer« haben wir die mehr als 30 bisherigen Einstiegsprogramme für die strategische Nachwuchsgewinnung weltweit zusammengeführt. Dies ermöglicht die Förderung von Hochschulabsolventen mit überdurchschnittlichem Studienabschluss, ersten Praxiserfahrungen und überzeugender Persönlichkeit mit einem geringeren Verwaltungsaufwand. Darüber hinaus können wir beim Auswahlverfahren und Bewerbermanagement Prozesse vereinheitlichen und eine zielgerichtete, individuelle Vorbereitung der Trainees auf ihre Übernahmestelle gewährleisten.

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

Forschung und Entwicklung

5,3 Mrd. € für Forschung und Entwicklung aufgewendet | Neuorganisation verbessert Zusammenarbeit, Effizienz, Qualität und Entwicklungsgeschwindigkeit | Weniger Unfälle im Straßenverkehr durch ein Plus an Sicherheit | Weltweit erster Ottomotor mit Piezoinjektoren und strahlgeführter Direkteinspritzung vorgestellt | Klare Konzepte für den Weg zum emissionsfreien Antrieb

Forschung und Entwicklung als Schlüsselfaktoren für den Markterfolg. Pioniergeist und technologischer Fortschritt sind zwei wesentliche Säulen des weltweiten Erfolgs unserer Produkte. Die Ziele der weltweiten Forschungs- und Entwicklungsbereiche von DaimlerChrysler sind deshalb klar gesteckt: die individuelle Mobilität unserer Kunden nachhaltig sichern, kundenorientierte Innovationen auf die Straße bringen und gleichzeitig Ressourcen und die Umwelt schonen.

Genau daran arbeiteten zum Jahresende 2006 weltweit 25.200 Beschäftigte in der Forschung sowie in den Entwicklungsbereichen der Mercedes Car Group, der Chrysler Group, der Truck Group sowie in den Bereichen Transporter und Busse. Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung beliefen sich im Jahr 2006 auf insgesamt 5,3 (i. V. 5,6) Mrd. € (vgl. S. 55).

Neuorganisation in Forschung und Entwicklung erhöht Effizienz und Qualität. In den vergangenen Jahren hat sich der Wettbewerb für alle Fahrzeughersteller deutlich verschärft. Vor allem im Premiumsegment ist dadurch der Innovationsdruck erheblich gestiegen. Um auf die veränderten Marktbedingungen noch schneller reagieren zu können, haben wir zum einen die Forschungs- und Entwicklungsbereiche organisatorisch enger miteinander verzahnt und zum anderen die Ressourcen fokussiert, gebündelt sowie konsequenter auf die kundenorientierte Entwicklung der Endprodukte hin ausgerichtet. Zusätzlich zur Verantwortung für die Produkte der Mercedes Car Group übernimmt das neue Ressort als Kompetenzzentrum für das gesamte Unternehmen auch Vorentwicklungsaufgaben für alle automobilen Geschäftsfelder. So sichern wir unsere Innovationskompetenz auch in Zukunft, können sie schneller in marktfähige Produkte umsetzen und so ihren Markterfolg erhöhen.

Durch die engere Zusammenarbeit werden konzernweite Prozesse vereinheitlicht und optimiert sowie der frühzeitige Reifegrad der Produkte erhöht. So arbeiten unsere Forscher zum Beispiel an IT-basierten Simulationswerkzeugen, mit denen sich neue Bauteile und Systeme bereits testen lassen, noch bevor erste reale Muster angefertigt werden. Mit dem von der Konzernforschung entwickelten Simulationstool können unsere Entwicklungsingenieure nun die Funktionen eines neuen, bisher erst als Datensatz vorliegenden Bauteils so umfangreich prüfen, wie dies an Testfahrzeugen häufig nicht möglich ist. So können eventuelle

Schwachstellen frühzeitig erkannt und behoben werden. Auf diese Weise läßt sich ein hohes Maß an Qualität zum Serienstart sicherstellen.

Die Vision vom »Unfallfreien Fahren« – Das Mehr an Sicherheit. Das Thema Sicherheit hat seit jeher höchsten Stellenwert bei DaimlerChrysler. Deshalb haben wir bei unseren Maßnahmen zur Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit neben den gesetzlichen Anforderungen vor allem das reale Unfallgeschehen im Blick.

Ein Beispiel dafür ist der im Jahr 1996 vorgestellte Bremsassistent (BAS), der seit 1997 zur Serienausstattung aller neuen Mercedes-Benz-Personenwagen gehört und den Bremsweg in kritischen Situationen deutlich verkürzt. Rund zehn Jahre später zeigt eine Auswertung der amtlichen deutschen Unfallstatistik des Jahres 2006: Der Bremsassistent hilft nachweislich, Unfälle zu vermeiden. Bei Auffahrkollisionen bewirkte er bei Mercedes-Benz-Personenwagen einen weiteren Rückgang der Unfallquote um 8%. Der Anteil schwerer Unfälle mit Fußgängern sank sogar um 13%.

Damit leistet BAS ebenso einen Beitrag zur Verkehrssicherheit wie das im Jahr 1995 von Mercedes-Benz eingeführte und seit 1999 zur Serienausstattung aller Mercedes-Benz-Personenwagen gehörende Elektronische Stabilitäts-Programm (ESP). Statistische Auswertungen von Verkehrsunfällen in Europa, Japan und den USA belegen, dass ESP den Anteil der durch Fahrfehler verursachten Unfälle von 21% auf 12% reduziert und damit nahezu halbiert hat.

Mit der im Jahr 2006 in der CL- und S-Klasse eingeführten PRE-SAFE®-Bremsen gehen wir auf dem Weg zum »Unfallfreien Fahren« noch einen Schritt weiter: Reagiert der Autofahrer bei akuter Unfallgefahr nicht auf optische und akustische Warnhinweise, nimmt das neue System automatisch eine selbstständige Teilbremsung vor. Dabei werden bis zu 40% der maximalen Bremsleistung aufgebaut. Betätigt der Fahrer in einer solchen Situation die Bremse, steht ihm sofort die maximale Bremskraft zur Verfügung. Je nach Fahrsituation läßt sich dadurch ein Unfall im letzten Moment verhindern oder die Aufprallschwere um bis zu 40% vermindern. Ein ähnliches System bieten wir auch für Nutzfahrzeuge an: den Active Brake Assist im Schwerlastwagen

Assistenzsystem für mehr Sicherheit:
Die PRE-SAFE®-Bremsen in der S- und CL-Klasse bremsen vor einem drohenden Unfall selbstständig ab.



Actros. Es leitet bei einer drohenden Kollision automatisch eine Notbremsung ein, sofern der zuvor durch optische und akustische Signale gewarnte Fahrer nicht eingreift. Experten schätzen, dass ein flächendeckender Einsatz der heute verfügbaren Sicherheitssysteme die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Nutzfahrzeugen halbieren würde.

Deshalb ist Active Brake Assist ein wesentlicher Baustein der Initiative Mercedes-Benz Safety Technology für Nutzfahrzeuge. Unter diesem Begriff sind »Safety Truck«, »Safety Coach« und »Safety Van« zusammengefasst. Sie vereinen alle derzeit lieferbaren Assistenz- und Sicherheitssysteme.

Jedes dieser Fahrzeuge kann bereits heute erworben werden und bringt uns unserer Vision vom Unfallfreien Fahren ein großes Stück näher.

Energy for the Future – Mobilität nachhaltig sichern.

DaimlerChrysler verfolgt ein mehrstufiges Konzept, mit dem es seinen Kunden langfristig zuverlässige und wirtschaftliche Antriebskonzepte anbieten kann. In den kommenden Jahren wird der Verbrennungsmotor seine dominierende Rolle beibehalten. Diesen werden wir daher noch effizienter, sauberer und sparsamer machen, um so die Emissionen, unter anderem von CO₂, noch weiter zu reduzieren. Es ist unser Ziel, Benzinmotoren so effizient wie Diesel und Dieselantriebe so sauber wie Benziner zu machen. Ein konsequenter Schritt in diese Richtung war Anfang des Jahres 2006 die Vorstellung des weltweit ersten Ottomotors mit Piezoinjektoren und strahlgeführter Direkteinspritzung in der CLS-Klasse. Gegenüber Motoren mit konventioneller Einspritzung spart dieser 10% Kraftstoff. Und mit BLUETEC (vgl. S. 106) haben wir nun erstmals auch im Pkw ein Technologiepaket auf den Markt gebracht, das den Ausstoß aller relevanten Emissionsbestandteile des Diesels auf ein bisher nicht gekanntes niedriges Niveau senkt.

Unsere Forscher und Entwickler arbeiten zudem intensiv am Einsatz alternativer und umweltverträglicher Kraftstoffe wie beispielsweise SunDiesel aus Biomasse (vgl. S. 107).

Mittelfristig werden Hybridantriebe eine wichtigere Rolle spielen. Deshalb arbeiten wir – unter anderem in Kooperation mit General Motors und BMW – an verschiedenen Hybridkonzepten (vgl. S. 106).

Das langfristig effektivste und umweltfreundlichste Antriebskonzept stellen Brennstoffzellenfahrzeuge dar, deren Entwicklung wir seit Jahren intensiv vorantreiben.

Brennstoffzellen für eine emissionsfreie Zukunft.

Auf dem Weg zur Marktreife der Brennstoffzellentechnologie, die wir zwischen 2012 und 2015 erwarten, gilt es noch zahlreiche Herausforderungen zu meistern.

Weltweit sind derzeit 100 Mercedes-Benz-Brennstoffzellenfahrzeuge – Pkw, Sprinter und Busse – bei unseren Kunden im täglichen Einsatz. Die Fahrzeugflotte hat bis zum Ende des Jahres 2006 insgesamt 2,8 Mio. Kilometer zurückgelegt und 146.800 Betriebsstunden erreicht.

Die Auswertung der Versuchsdaten liefert wertvolle Ergebnisse, die in die Entwicklung der nächsten Generationen der Brennstoffzellenfahrzeuge auf Basis der Mercedes-Benz B-Klasse und der Citaro-Brennstoffzellenbusse einfließen. Im Mittelpunkt dieser Flottenversuche werden weitere technische Verbesserungen stehen, beispielsweise die Kaltstartfähigkeit, eine höhere Reichweite und ein besseres Leistungsgewicht sowie die weitere Reduzierung der Kosten.

Die von der Europäischen Union geförderten Wasserstoffprojekte CUTE (Clean Urban Transport for Europe) und ECTOS (Ecological City Transport System) zeigen, dass unsere Brennstoffzellenbusse auch unter extremen Praxisbedingungen zuverlässig funktionieren. Die Europäische Union hat sich deshalb für ein Nachfolgeprojekt entschlossen, das unter dem Namen HyFLEET:CUTE im Januar 2006 gestartet wurde.

Darüber hinaus engagieren wir uns mit Partnern aus der Energiewirtschaft und der Politik weltweit in Brennstoffzellen- und Wasserstoffprojekten wie der CEP (Clean Energy Partnership) in Berlin, der CaFCP (California Fuel Cell Partnership) in Sacramento oder dem JHFC (Japanese Hydrogen and Fuel Cell Project) in Tokio. Zusätzlich zur Demonstration der Brennstoffzellenfahrzeuge werden dabei auch Technologien zur Herstellung und Verteilung von Wasserstoff aufgezeigt. Der Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur mit Wasserstofftankstellen ist mit Blick auf die Marktreife inzwischen genauso wichtig wie die Weiterentwicklung des Brennstoffzellenantriebs selbst.

Umwelt

1,7 Mrd. € für den Umweltschutz aufgewendet | BLUETEC als nachhaltiges Konzept für die saubersten Dieselmotoren der Welt | Marktreife Hybridantriebe für Nutzfahrzeuge erhöhen Kundennutzen im urbanen Verkehr | Weitere Emissionsreduktion durch umweltfreundliche Kraftstoffe | Weltweit 1,5 Mio. Flex-Fuel-Fahrzeuge ausgeliefert

Verantwortung für die Umwelt. Der Umweltschutz ist in der Unternehmensstrategie von DaimlerChrysler fest verankert. Mobilität zukunftsfähig gestalten – so lautet unser Leitgedanke im Umweltschutz. Wir verbessern die Umweltverträglichkeit unserer Produkte, arbeiten weiterhin an der Optimierung von Benzin- und Dieselmotoren hinsichtlich Verbrauch und Emissionen und entwickeln alternative Antriebssysteme. Wir setzen umweltschonende Produktionsverfahren ein und fördern die Verbesserung fossiler sowie die Entwicklung und den Einsatz regenerativer Kraftstoffe. Im Berichtsjahr haben wir 1,7 (i. V. 1,5) Mrd. € für den Umweltschutz aufgewendet.

BLUETEC – ein Meilenstein auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität. Mit der Markteinführung des Mercedes-Benz E 320 BLUETEC in den USA und Kanada im Oktober 2006 hat eine neue Ära in der Geschichte der Dieselantriebe für Personenkraftwagen begonnen. Optimierte Motoren und eine innovative Technologie zur Abgasnachbehandlung machen dieses Fahrzeug zum saubersten Diesel der Welt. Wir haben das Ziel, die sprichwörtlich sparsamen, robusten und drehmomentstarken Dieselantriebe an die Emissionswerte des Benzinmotors anzunähern. Mit der von DaimlerChrysler entwickelten Technologie können künftig auch Diesel-Pkw die weltweit strengsten Abgasgrenzwerte erfüllen. Zudem konnten wir mit BLUETEC ein Konzept realisieren, das sich gleichermaßen in Nutzfahrzeugen und Personenkraftwagen einsetzen lässt. Für das Jahr 2008 ist geplant, drei weitere BLUETEC-Modelle anzubieten, die in allen 50 US-Bundesstaaten zugelassen sind.

Beim E 320 BLUETEC beträgt der kombinierte Verbrauch 6,7 l/100 km. Damit hat das Fahrzeug eine Reichweite von bis zu rund 1.200 km ohne Tankstopp. Angesichts steigender Kraftstoffpreise und der Herausforderungen im Klimaschutz ist der unübertroffene geringe Verbrauch ein gewichtiges Argument für den Einsatz moderner, sauberer Dieselschichttechnologie. Deshalb werden wir BLUETEC-Personenkraftwagen sukzessive in weiteren Märkten einführen. Unser Ziel ist es, BLUETEC ab 2008 auch europäischen Kunden in einem Pkw anbieten zu können, vorausgesetzt, die flächendeckende Versorgung von schwefelarmen Dieselschichtstoffen kann in Europa gewährleistet werden.

Bereits seit Anfang 2005 bewährt sich BLUETEC in Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugen aller Baureihen und gehört inzwischen auf dem europäischen Markt zur Serienausstattung; im Jahr 2006 haben wir 24.900 BLUETEC-Lkw abgesetzt. Diese Fahrzeuge können schon heute die ab dem Jahr 2009 gültige Abgasnorm Euro 5 unterschreiten und erhalten damit länderabhängig Nachlässe bei der Kraftfahrzeugsteuer oder der Mautgebühr. Für Spediteure, die in die BLUETEC-Technologie investiert haben, zahlt sich der Umweltschutz somit auch in wirtschaftlicher Hinsicht aus.

Mit Hybridantrieb umweltfreundlich auf der Erfolgsspur.

Dass sich Hybridantriebe auch für Nutzfahrzeuge eignen, belegen unsere Omnibusse der Marke Orion sowie der Lkw Canter der Marke Mitsubishi Fuso. Sie sind wirtschaftlich, komfortabel und emissionsarm.

Insbesondere im Stadtverkehr zeigen sich die Vorteile des Hybridantriebs. Diese Vorteile haben auch die öffentlichen Nahverkehrsbetriebe der Großstädte New York, Toronto und San Francisco überzeugt, die im Jahr 2006 insgesamt 420 Einheiten des Stadtbusses Orion VII Hybrid bestellt haben. Damit haben unsere Hybridbusse ihre Erfolgsgeschichte auf dem nordamerikanischen Markt fortsetzen können. Mit insgesamt 1.500 Bestellungen seit Auslieferungsstart 2003 war DaimlerChrysler auch im Jahr 2006 größter Anbieter im weltweiten Hybridbusmarkt.

Bei unserem Bereich Trucks Asia startete im Juli 2006 die Serienproduktion des Canter Eco Hybrid, des umweltfreundlichsten leichten Serien-Lkw der Welt. Mit einer Kraftstoffersparnis von 20% und Emissionsminderungen von 41% bei Stickoxiden und 46% bei Partikeln erfüllt der 2,8-Tonner bereits heute Abgasvorschriften, die in Japan erst ab August 2007 gelten.

In einem Entwicklungszentrum in Troy (Michigan) entwickeln wir darüber hinaus gemeinsam mit General Motors und BMW die nächste Generation von Hybridantrieben für Personenkraftwagen. Ziel der Allianz ist es, Know-how und Ressourcen zu bündeln, um Hybridsysteme und Komponenten zu entwickeln, die jedes der beteiligten Unternehmen markenspezifisch in seine Fahrzeuge integrieren wird.

Mit BLUETEC:
In jeder Fahrzeugklasse die
saubersten Diesel der Welt.



Naturfasern verbinden Ökologie und Ökonomie im Fahrzeugbau. Mit dem innovativen Einsatz von Abaca-Fasern für die Ersatzradmuldenabdeckung im Unterboden der dreitürigen Version der Mercedes-Benz A-Klasse setzt DaimlerChrysler seit September 2004 als erster und bislang einziger Hersteller ein Serienbauteil aus Naturfasern im Außenbereich eines Pkw ein. Seit Januar 2006 verwenden wir dieses Bauteil in allen Typen der Mercedes-Benz A- und B-Klasse. Das Naturfaser-Bauteil erfüllt die gleich hohen Qualitätsanforderungen für Außenbauteile hinsichtlich Steinschlag-, Verwitterungs- und Feuchteresistenz, wie sie auch an herkömmliche Bauteile gestellt werden. Der konkrete Nutzen für die Umwelt ergibt sich gegenüber der Glasfaser aus der sehr guten Ökobilanz der Abaca-Faser, bezogen auf die Herstellung, die Nutzung und die Wiederverwertung.

Umweltfreundliche Kraftstoffe unterstützen effiziente Motoren. Moderne und saubere Motoren benötigen auch moderne und saubere Kraftstoffe, und nur in Verbindung mit weiterentwickelten Kraftstoffen lassen sich Verbrauch und Emissionen weiter reduzieren. Vor allem den sogenannten Biokraftstoffen der zweiten Generation wie SunDiesel kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu. Sie können einen wichtigen Beitrag dazu leisten, insbesondere verkehrsbedingte CO₂-Emissionen weiter zu verringern.

Im März 2006 haben wir gemeinsam mit Renault, Royal Dutch Shell, dem Joint Venture Sasol Chevron und Volkswagen die Alliance for Synthetic Fuels in Europe (ASFE) gegründet. Deren Ziel ist es, den Einsatz synthetischer Kraftstoffe weiter zu fördern und Aktivitäten zur nachhaltigen Mobilität zu unterstützen.

In den USA liefern wir bereits heute jeden Jeep® Liberty CRD mit B5-Kraftstoff aus, der 5% Biodiesel enthält. Eine zunehmende Rolle spielen in den USA sogenannte Flex-Fuel-Fahrzeuge, die mit einer Bioethanol-Benzin-Mischung (E85) fahren können. DaimlerChrysler hat bereits 1,5 Millionen Flex-Fuel-Fahrzeuge auf die Straße gebracht. In den meisten Ländern stehen bislang jedoch nur geringe Mengen an Bioethanol zur Verfügung. Eine Beimischung regenerativer Kraftstoffe zu herkömmlichen fossilen Kraftstoffen ist dennoch ökologisch und ökonomisch effizient, da bei gleicher Umweltbilanz keine separate Infrastruktur aufgebaut werden muss.

Um die nachhaltige Nutzung von Biokraftstoffen zu fördern, haben wir uns Ende 2005 in der »Magdeburger Erklärung« mit der Umweltorganisation der Vereinten Nationen (UNEP) auf eine Zusammenarbeit in diesem Bereich verständigt. DaimlerChrysler wird die technischen Voraussetzungen schaffen, die das Betanken von Personenwagen mit bis zu 10% Beimischung von Biodiesel beziehungsweise Bioethanol erlauben. Die Zusammenarbeit mit der UNEP haben wir im Februar 2006 in einem Memorandum of Understanding (MoU) weiter ausgestaltet. Wir wollen uns weiterhin gemeinsam für die Entwicklung von Standards für den nachhaltigen Anbau von Biomasse für Biokraftstoffe einsetzen.

Umweltschutz und Umweltrisiken sicher managen.

Weil wir uns uneingeschränkt zu einem integrierten Umweltschutz bekennen, unterziehen wir unsere Standorte weltweit einer Zertifizierung nach der Norm ISO 14001. Die deutschen Standorte werden darüber hinaus nach der umfassenderen europäischen EMAS-Verordnung (Eco-Management and Audit Scheme) geprüft, die 1995 in Kraft trat. Bereits 1996 hatten wir zwölf deutsche Werke und die DaimlerChrysler-Vertriebsorganisation Deutschland nach EMAS validiert – heute arbeiten über 96% unserer Beschäftigten weltweit im Rahmen von zertifizierten Umweltmanagementsystemen nach ISO 14001 und/oder EMAS.

Um Umweltrisiken klar zu identifizieren und zu beheben, haben wir im Jahr 2000 eine intern entwickelte Methodik zur Umweltisikobewertung (Environmental Due Diligence) eingeführt. Für die weltweiten Produktionsstandorte werden seither Umweltisiken zentral erfasst und bewertet, und der Handlungsbedarf wird festgelegt. Die Ergebnisse der im Jahr 2006 weitgehend abgeschlossenen zweiten Phase zeigen, dass die systematische Bewertung einen wichtigen Beitrag dazu leistet, Risiken zu reduzieren und die Umwelt-Performance an den Standorten zu verbessern.

Gesellschaftliche Verantwortung

Weltweites gesellschaftliches Engagement getragen von Vorstand und Mitarbeitern | Kernkompetenzen für die Gesellschaft nutzen | Dialog mit Politik, Wirtschaft und Gesellschaft fortgesetzt | Verbesserung der transatlantischen Beziehungen sowie höhere Verkehrssicherheit von Kindern im Fokus

DaimlerChrysler als Weltbürger. DaimlerChrysler ist nicht nur ein weltweit führender Hersteller von Fahrzeugen, sondern auch ein wichtiger Partner in der Gesellschaft. Deshalb engagieren wir uns an allen Standorten, an denen wir tätig sind. Wirtschaftlicher Erfolg ermöglicht es uns zudem, Kunst und Kultur zu fördern sowie Gesellschaften finanziell zu unterstützen, und dies nicht nur in Krisensituationen. Dieses Engagement basiert auf unserem Bekenntnis zu internationalen Initiativen wie beispielsweise dem »Global Compact« der Vereinten Nationen. Daraus haben wir interne Richtlinien für unser tägliches Handeln abgeleitet.

Transatlantischer Dialog intensiviert. Als größtes transatlantisches Unternehmen, dessen Wurzeln in Baden-Württemberg und Michigan liegen, sind wir stolz darauf, einen lebendigen transatlantischen Austausch zu fördern. Eine Plattform zur Verbesserung des Dialogs ist das vom German Marshall Fund einmal pro Jahr ausgerichtete »Brüsseler Forum«, das im Jahr 2006 erstmals von DaimlerChrysler unterstützt wurde.

Engagement für den Nächsten. Mit unserer Nachbarschaftshilfe »Good Neighbors, Good Citizens®« tragen der DaimlerChrysler Corporation Fund und unsere Mitarbeiter in den USA seit dem Jahr 1953 zur Stabilität des Gemeinwesens bei. Unsere Mitarbeiter übernehmen damit tagtäglich eine aktive Rolle in den Gemeinden, in denen sie leben und arbeiten.

Im Jahr 2006 errichteten beispielsweise mehr als 150 Freiwillige von DaimlerChrysler sowie Anwohner einen 2.500 qm großen Spielplatz auf dem Gelände des Delray-Nachbarschaftshauses, einem Gemeindezentrum im gleichnamigen Stadtteil im Südwesten von Detroit. Mehr als 8.000 Kinder werden hier jährlich betreut. Auch haben wir mit der Initiative »Playing for Peace« Projekte in Südafrika, Nordirland und dem Nahen Osten unterstützt. Der Basketballsport wurde hierbei zum Vehikel für die Überwindung sozialer Spannungen.

Auch DaimlerChrysler Financial Services engagiert sich mit dem Einsatz seiner spezifischen Kernkompetenzen als Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaft. Chrysler Financial leistet beispielsweise benachteiligten Jugendlichen in Städten mit dem Programm »Get Your Money Right« Hilfe zur Selbsthilfe; dazu werden auch kulturelle und gemeinnützige Veranstaltungen speziell für Jugendliche finanziell gefördert. Mercedes-Benz Financial unterstützt in Kooperation mit der »Entrepreneurs' Organization« Unternehmensgründer mit einer Starthilfe in Form von gesponserten Weiterbildungsseminaren zu den Themen Unternehmensführung und Managementprinzipien. Persönliches gesellschaftliches Engagement außerhalb des Arbeitsplatzes ist auch in Deutschland weit verbreitet: An zahlreichen Standorten unterstützen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ihrer Freizeit ehrenamtlich gemeinnützige Projekte. Zudem ist die DaimlerChrysler Bank bereits seit dem Jahr 2003 Förderer der Entwicklungshilfeorganisation »Menschen für Menschen« und legt dabei einen Schwerpunkt auf Bildungsprojekte.

Weltweit ausgerichtet ist unsere mittlerweile 15-jährige Partnerschaft mit dem Internationalen Olympischen Komitee (IOC). Diese Partnerschaft arbeitet daran, die Lebenschancen der jungen Generation zu verbessern. In Anlehnung an den Hilfsfonds »Olympic Solidarity« wurden in Afrika und Asien Sportplätze gebaut und Ausbildungszentren errichtet. Für die Mobilität der Nachwuchssportler erhielten bisher rund 100 Nationale Olympische Komitees Minibusse, zumeist Mercedes-Benz Sprinter.

Ausbildung gibt jungen Menschen eine Chance. DaimlerChrysler setzt sich aktiv für die Förderung, die Qualifizierung und die Ausbildung von hoch qualifizierten Fachkräften ein. Es ist unser Ziel, jungen Menschen eine Perspektive zu bieten und eine Stabilisierung der Gesellschaft insgesamt zu erreichen. Mit dem Netzwerk »DaimlerChrysler Automotive Academy«, einem globalen Verbund von Ausbildungsstätten, leistet DaimlerChrysler vor Ort hierfür einen wertvollen Beitrag. Die Idee eines Ausbildungsverbunds wurde von uns erstmals im Jahr 1999 in Ulan Bator (Mongolei) realisiert. Seitdem haben wir weitere Ausbildungsstätten in Kabul (Afghanistan), in Perm (Russland), in Kuwait und in Beit Sahour (Palästina) aufgebaut. Derzeit läuft in Südafrika die »DaimlerChrysler Financial Services Automotive Academy« an.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von DaimlerChrysler übernehmen Verantwortung – an den Standorten als guter Nachbar, als engagierter Teilhaber in der Gesellschaft und in der Politik als verlässlicher und glaubwürdiger Partner.

In Deutschland fördern wir seit dem Jahr 1998 hochbegabte Schüler über das »Perspektiv Forum«, das die Stiftung »Jugend forscht« gemeinsam mit DaimlerChrysler ausrichtet. Experten von heute besprechen hier wichtige Zukunftsfragen mit den Forschern von morgen. Im Jahr 2006 stand beim Treffen in Berlin der Stellenwert von Werten und Ethik in Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft im Mittelpunkt der Diskussion.

»Mondialogo«: interkulturelles Lernen und nachhaltige Entwicklung. Gemeinsam mit der UNESCO hat DaimlerChrysler im Jahr 2003 die Initiative Mondialogo gegründet zu dem Zweck, für Verständnis, Respekt und Akzeptanz unter jungen Menschen verschiedener Kulturen zu werben. Im Jahr 2006 vereinbarten der Vorstandsvorsitzende von DaimlerChrysler, Dr. Dieter Zetsche, und der Generaldirektor der UNESCO, Koïchiro Matsuura, die Fortsetzung von Mondialogo. Die Sieger des zweiten »Mondialogo School Contest«, an dem 35.000 Schüler aus 138 Nationen teilnahmen, wurden im November 2006 in Rom ausgezeichnet. Den ersten Platz belegte das Partnerteam aus Indonesien und Italien, das mit Spendengeldern in Jakarta eine Abendschule für 100 Kinder gründete, die tagsüber mit dem Sammeln von Müll ihren Lebensunterhalt verdienen. Nicht nur der Schülerwettbewerb zählt zu Mondialogo, sondern auch ein weltweiter »Engineering Award«, der Ende 2007 zum zweiten Mal an Ingenieurstudenten vergeben werden wird, die sich um die Förderung des Wissenstransfers zwischen Industrie- und Entwicklungsländern verdient gemacht haben.

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr für Kinder. Das Engagement zur Verkehrssicherheit von Kindern war für DaimlerChrysler auch im Jahr 2006 ein Schwerpunkt des gesellschaftlichen Engagements. »MobileKids«, die Initiative von DaimlerChrysler für Kinder zwischen acht und zwölf Jahren, baut auf dem Prinzip des spielerischen Lernens auf. Dazu gehören die TV-Trickfilmserie »Die Nimbols« sowie die mehrsprachige interaktive Internetplattform »Mokitown« mit mittlerweile mehr als 900.000 registrierten Anwendern weltweit. Höhepunkt in Deutschland war im Berichtsjahr die MobileKids »S-Cool-Tour« an insgesamt 40 Grundschulen in Bayern. Auch mit weiteren weltweiten Initiativen wie dem »Global Road Safety Partnership« und der Überprüfung von Kindersitzen (»Seat-Check«) in den USA engagieren wir uns für eine erhöhte Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr.

Beachtung von Diversity im Einkauf. Im Rahmen unserer Einkaufsaktivitäten ist es uns wichtig, auch ethnischen Minderheiten und benachteiligten Gesellschaftsgruppen Absatzchancen zu eröffnen. Im Jahr 2006 hat die Chrysler Group allein Güter und Dienstleistungen in Höhe von 3,9 Mrd. US-\$ ihres Einkaufsvolumens von US-amerikanischen Zulieferern bezogen, die Minderheiten oder benachteiligten Gesellschaftsgruppen angehören. Dies bedeutet einen Anstieg um 0,2 Mrd. US-\$ gegenüber dem Jahr 2005. Innerhalb der vergangenen sieben Jahre hat sich das Einkaufsvolumen der Chrysler Group mit benachteiligten Zulieferern nahezu verdoppelt. Unseren Anspruch haben wir intern auch in unseren Zielvereinbarungen verankert. Zudem erwarten wir auch von unseren Lieferanten eine Erhöhung ihres Einkaufsvolumens bei Minderheiten in der Second-Tier-Lieferkette. Die Chrysler Group unterstützt dieses Ziel mit zahlreichen Aktivitäten.

Verantwortungspartnerschaften schaffen gegenseitiges Vertrauen. Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung sind für DaimlerChrysler zentrale Leitbilder. Sie verbinden ökonomische, ökologische und gesellschaftlich-soziale Aspekte mit dem Unternehmenserfolg. Wir sind uns der zahlreichen weltweiten gesellschaftlichen Herausforderungen bewusst und deshalb bereit, aktiv an deren Lösung mitzuwirken – in den Gemeinden als guter Nachbar, in der Gesellschaft als engagierter Unternehmensbürger und gegenüber der Politik als verlässlicher und glaubwürdiger Partner.

Corporate Governance

112 Corporate Governance Bericht

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

118 Compliance bei DaimlerChrysler

- Compliance-Regelwerk entwickelt
- Weltweite Compliance-Organisation aufgebaut
- Durchgängiges Beratungs- und Schulungsprogramm etabliert

120 Vergütungsbericht

- Vergütung des Vorstands
- Vergütung des Aufsichtsrats

126 Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

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

128 Bericht des Aufsichtsrats

133 Mitglieder des Aufsichtsrats

134 Bericht des Prüfungsausschusses

Corporate Governance Bericht

Rahmenbedingungen

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

Da die Aktien der DaimlerChrysler AG auch an der New York Stock Exchange notiert sind, müssen wir die in den USA geltenden Kapitalmarktgesetze und Zulassungsregeln ebenfalls beachten. In diesem Zusammenhang ist es unser Anliegen, zu einer praxisgerechten Harmonisierung der bestehenden internationalen börsenrechtlichen Vorschriften beizutragen.

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

Die Gesellschaftsorgane der DaimlerChrysler AG

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

Der Hauptversammlung sind verschiedene wichtige Entscheidungen vorbehalten. Dazu zählen unter anderem die Entscheidung über die Verwendung des Bilanzgewinns, die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Wahl des Abschlussprüfers und die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern. Darüber hinaus entscheidet die Hauptversammlung über Satzungsänderungen, Kapitalmaßnahmen und die Zustimmung zu bestimmten Unternehmensverträgen. Der Einfluss der Hauptversammlung auf die Leitung des Unternehmens ist rechtlich jedoch begrenzt. Über Fragen der Geschäftsführung kann die Hauptversammlung grundsätzlich nur entscheiden, wenn der Vorstand dies verlangt.

Trennung von Unternehmensleitung und Überwachung.

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

Aufsichtsrat. Nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz umfasst der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG 20 Mitglieder. Sie werden zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung gewählt. Zur anderen Hälfte besteht der Aufsichtsrat aus Vertretern, die von den Arbeitnehmern deutscher Betriebe gewählt werden. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind dabei gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Nach einer Entscheidung des Aufsichtsrats sollen mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig sein, um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands zu gewährleisten. In seiner derzeitigen Zusammensetzung erfüllt der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG dieses Kriterium.

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

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

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

Der **Prüfungsausschuss** befasst sich mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements sowie mit der Abschlussprüfung. Er diskutiert die Effektivität der internen Kontrollsysteme und des Risikomanagementsystems und lässt sich regelmäßig über die Arbeit der internen Revision berichten. Darüber hinaus hat der Prüfungsausschuss Verfahren über die Behandlung von Beschwerden hinsichtlich der Rechnungslegung und der internen Kontrollsysteme eingerichtet und erhält regelmäßig Berichte über eingegangene Mitteilungen und deren Behandlung. Er erörtert zudem die Zwischenabschlüsse und prüft den Konzern- und Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG. Der Prüfungsausschuss wird vom Vorstand über die Finanzberichterstattung des Unternehmens informiert und erörtert diese. Der Ausschuss gibt Empfehlungen für die Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Prüfungsausschuss lässt sich von den Abschlussprüfern über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über Meinungsverschiedenheiten mit dem Vorstand berichten. Darüber hinaus gibt der Prüfungsausschuss Empfehlungen an den Aufsichtsrat, unter anderem über die Gewinnverwendung und zu Kapitalmaßnahmen. Schließlich genehmigt der Prüfungsausschuss Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die DaimlerChrysler AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses stehen.

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

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

Vorstand. Der Vorstand der DaimlerChrysler AG umfasste zum 31. Dezember 2006 neun Mitglieder. Zu den Aufgaben des Vorstands gehört es, die strategische Ausrichtung des Unternehmens festzulegen und die Geschäftsführung für das Unternehmen wahrzunehmen. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, die Jahres-, Konzern- und Quartalsabschlüsse aufzustellen, ein Risikomanagementsystem einzurichten und dieses zu überwachen. Die Geschäftsordnung legt die Verantwortungsbereiche des Vorstands und seiner Mitglieder fest. Diese sind auf den Seiten 10 und 11 dieses Geschäftsberichts dargestellt.

Grundsätze unseres Handelns

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

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

Das Risikomanagement im Konzern. DaimlerChrysler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird (vgl. S. 67 ff.). Das Risikomanagementsystem ist Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält regelmäßig Kontakt mit dem Vorstand, um mit ihm neben der Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements zu erörtern. Die interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf entsprechende Maßnahmen.

Rechnungslegungsgrundsätze. Die Rechnungslegung des DaimlerChrysler-Konzerns erfolgt nach den Grundsätzen der United States Generally Accepted Accounting Principles (US-GAAP). Nähere Erläuterungen zu den US-GAAP sind im Finanzteil dieses Geschäftsberichts dargestellt (vgl. Anmerkung 1 des Konzernanhangs). Der Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG, also der Konzernmuttergesellschaft, wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Beide Abschlüsse werden von einer unabhängigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft.

Transparenz. DaimlerChrysler unterrichtet Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig über die Lage sowie über wesentliche geschäftliche Veränderungen des Unternehmens. Wir haben eine Übersicht aller wesentlichen im Geschäftsjahr 2006 veröffentlichten Informationen auf unsere Internetseite unter www.daimlerchrysler.com/ir/jahrdok06 eingestellt.

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

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

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

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

Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat. Am 31. Dezember 2006 waren 4,1 Mio. Aktien, Optionen oder Stock Appreciation Rights der DaimlerChrysler AG (0,4% der ausgegebenen Aktien) im Besitz von Mitgliedern des Vorstands. Zu diesem Stichtag besaßen Mitglieder des Aufsichtsrats 0,1 Mio. Aktien, Optionen oder Stock Appreciation Rights der DaimlerChrysler AG (0,011% der ausgegebenen Aktien).

Directors' Dealings. Folgende Wertpapiergeschäfte von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats sowie von bestimmten Führungskräften, die regelmäßig Zugang zu Insiderinformationen haben und zu wesentlichen unternehmerischen Entscheidungen befugt sind (sowie ihnen nach Maßgabe des Wertpapierhandelsgesetz nahe stehende Personen), wurden im Geschäftsjahr 2006 getätigt. DaimlerChrysler veröffentlicht diese Transaktionen unverzüglich, nachdem sie dem Unternehmen mitgeteilt wurden. Zudem sind die Informationen im Internet unter www.daimlerchrysler.com/corpgov_d abrufbar.

Directors' Dealings

Directors' Dealings im Jahr 2006

Datum	Name	Funktion	Art und Ort der Transaktion	Stückzahl ¹	Kurs/Preis	Gesamtvolumen (gerundet)
03.01.06	Volker Michael Stauch	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf von Aktien, Frankfurt	400	44,15 €	17.660 €
05.04.06	Robert G. Liberatore	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf von Aktien, New York	9.000	59,94 \$	539.460 \$
27.04.06	Stephan Engels	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien, Frankfurt	200	44,80 €	8.960 €
28.04.06	Thomas W. LaSorda	Vorstand	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	73.000	34,40 €	2.511.200 €
28.04.06	Thomas W. LaSorda	Vorstand	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	73.000	44,52 €	3.249.960 €
02.05.06	Thomas W. LaSorda	Vorstand	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	5.000	34,40 €	172.000 €
02.05.06	Bodo Uebber	Vorstand	Erwerb von Aktien, Frankfurt	8.000	43,25 €	346.000 €
02.05.06	Dr. Dieter Zetsche	Vorstand	Erwerb von Aktien, Frankfurt	22.900	43,58 €	997.982 €
03.05.06	Dr. Michael Mühlbayer	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien, Frankfurt	1.500	43,14 €	64.710 €
05.05.06	Volker Michael Stauch	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	2.000	34,40 €	68.800 €
08.05.06	Andreas Renschler	Vorstand	Erwerb von Aktien, Frankfurt	1.000	43,55 €	43.550 €
10.05.06	George Murphy	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	22.500	34,40 €	774.000 €
10.05.06	George Murphy	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	22.500	44,77 €	1.007.325 €
12.05.06	Dr. Albert Kirchmann	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien, Frankfurt	1.000	42,99 €	42.990 €
17.05.06	Dr. Michael Mühlbayer	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien, Frankfurt	800	41,58 €	33.264 €
01.06.06	Christine K. Cortez	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	22.500	34,40 €	774.000 €
01.06.06	Christine K. Cortez	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	22.500	40,30 €	906.750 €
07.06.06	Hubertus Troska	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	1.000	34,40 €	34.400 €
12.06.06	Gary E. Dilts	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	22.500	34,40 €	774.000 €
12.06.06	Gary E. Dilts	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	22.500	37,84 €	851.400 €
12.06.06	Dr. Michael Mühlbayer	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien, Frankfurt	700	37,96 €	26.572 €
11.07.06	Paul S. Halata	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	20.000	34,40 €	688.000 €
11.07.06	Paul S. Halata	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	20.000	38,26 €	765.200 €
03.08.06	Eric R. Ridenour	Vorstand	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	66.000	34,40 €	2.270.400 €
03.08.06	Eric R. Ridenour	Vorstand	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	66.000	39,19 €	2.586.540 €
07.08.06	Eric R. Ridenour	Vorstand	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	4.000	34,40 €	137.600 €

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

Directors' Dealings im Jahr 2006

Datum	Name	Funktion	Art und Ort der Transaktion	Stückzahl ¹	Kurs/Preis	Gesamtvolumen (gerundet)
16.08.06	Susan J. Unger	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	25.000	34,40 €	860.000 €
16.08.06	Susan J. Unger	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	25.000	40,78 €	1.019.500 €
26.10.06	Günter Egle	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	15.000	34,40 €	516.000 €
26.10.06	Günter Egle	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	15.000	43,42 €	651.300 €
02.11.06	Christine K. Cortez	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	22.500	43,57 €	980.325 €
02.11.06	Christine K. Cortez	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	22.500	45,65 €	1.027.125 €
02.11.06	Trevor M. Creed	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	50.000	34,40 €	1.720.000 €
02.11.06	Trevor M. Creed	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	50.000	45,24 €	2.262.000 €
03.11.06	Hubertus Troska	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	5.000	43,57 €	217.850 €
03.11.06	Hubertus Troska	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	5.000	45,50 €	227.500 €
10.11.06	Hubertus Troska	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	1.000	43,57 €	43.570 €
14.11.06	Prof. Peter Pfeiffer	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	25.000	34,40 €	860.000 €
14.11.06	Prof. Peter Pfeiffer	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	25.000	46,38 €	1.159.500 €
16.11.06	Susan J. Unger	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	25.000	43,57 €	1.089.250 €
16.11.06	Susan J. Unger	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	25.000	48,27 €	1.206.750 €
17.11.06	Günter Egle	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	15.000	43,57 €	653.550 €
17.11.06	Günter Egle	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	15.000	48,25 €	723.750 €
30.11.06	Robert G. Liberatore	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	50.000	34,40 €	1.720.000 €
30.11.06	Robert G. Liberatore	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	50.000	44,97 €	2.248.500 €
05.12.06	W. Frank Fountain Jr.	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	22.500	43,57 €	980.325 €
05.12.06	W. Frank Fountain Jr.	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	22.500	44,37 €	998.325 €
06.12.06	W. Frank Fountain Jr.	Person mit Führungsaufgaben	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen, außerbörslich	35.000	34,40 €	1.204.000 €
06.12.06	W. Frank Fountain Jr.	Person mit Führungsaufgaben	Verkauf neuer Aktien, Frankfurt	35.000	44,37 €	1.552.950 €

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

Compliance bei DaimlerChrysler

Compliance nachhaltig bei DaimlerChrysler verankert. Unter Compliance verstehen wir die Übereinstimmung unseres Handelns mit gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen sowie ethischen und moralischen Grundsätzen, denen der DaimlerChrysler-Konzern unterliegt bzw. zu denen wir uns freiwillig verpflichtet haben.

Bereits im Jahr 1999 haben wir die DaimlerChrysler Verhaltensrichtlinie formuliert. Die Verhaltensrichtlinie ist ein umfassender Verhaltenskodex, der im Jahr 2003 um die »Grundsätze der sozialen Verantwortung« erweitert und um den Code of Ethics ergänzt wurde. Der Code of Ethics richtet sich an die Mitglieder des Vorstands sowie an Personen mit besonderer Verantwortung für Inhalte der Finanzberichterstattung und kann unter www.daimlerchrysler.com/corpgov_d eingesehen werden.

Unser Ziel ist es, sämtliche Aktivitäten zur Sicherstellung von Compliance zu institutionalisieren und zu koordinieren. Darüber hinaus soll das Thema Compliance bei DaimlerChrysler als wichtiger Pfeiler des unternehmerischen Handelns verankert werden.

Verhaltensrichtlinie weiter konkretisiert. Im Jahr 2006 wurde die Verhaltensrichtlinie um spezifische Konzernleitlinien und Konzernrichtlinien – so genannte Corporate Policies & Guidelines – ergänzt. Diese setzen ethische oder compliance-relevante Prinzipien der Verhaltensrichtlinie in konkrete Handlungsvorschriften um. Mit den neuen Leit- und Richtlinien sollen Korruption verhindert, das Unternehmenseigentum geschützt, der Umgang mit Spenden eindeutiger geregelt, die Auswahl von glaubwürdigen Geschäftspartnern sichergestellt und Interessenkonflikte vermieden werden.

Um die Umsetzung der neuen Konzernleitlinien und Konzernrichtlinien zu unterstützen, wurde ein »Anti-Bribery Handbuch« entwickelt. Es ergänzt und konkretisiert die Leit- und Richtlinien mit Hintergrundinformationen, Beispielen und illustrierenden Fragen und Antworten. Diese Dokumente sowie weitere Informationen zum Thema Compliance und deren organisatorische Gestaltung sind über das Intranet zugänglich.

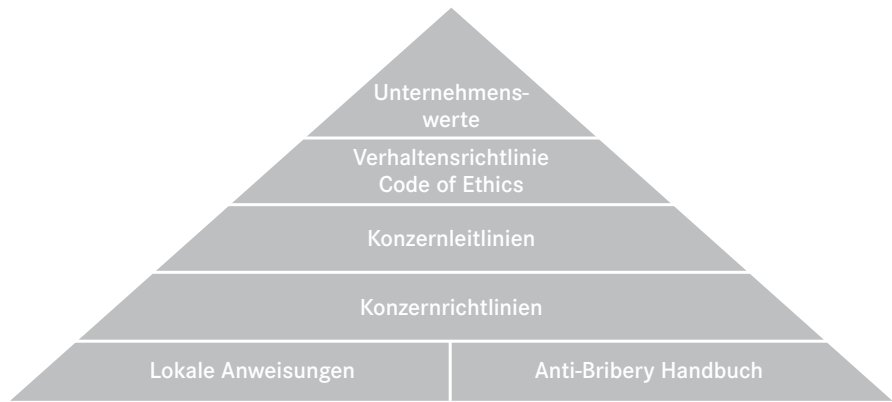
Ausgehend von unseren Unternehmenswerten – Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin – werden in der Verhaltensrichtlinie wesentliche Elemente detailliert, die als Regelwerk für alle Mitarbeiter gelten.

Mit diesem mehrstufigen Regelwerk wollen wir Konsistenz zwischen allen Verhaltensstandards gewährleisten. Eine Übersicht des Regelwerkes ist in der Grafik auf Seite 119 abgebildet.

Die Compliance-Organisation von DaimlerChrysler.

Um die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und der freiwillig akzeptierten Grundsätze sicherzustellen, haben wir bereits zum Ende des Jahres 2005 den Aufbau einer weltweiten Compliance-Organisation eingeleitet. Als unmittelbaren Vertreter des Vorstands in allen Compliance-Fragen haben wir das Compliance Committee implementiert. Es setzt sich aus hochrangigen und erfahrenen Führungskräften der Bereiche Recht, Revision, Finance & Controlling, Vertrieb, Einkauf und Personal zusammen, die sich in der Regel alle sechs Wochen zu gemeinsamen Sitzungen treffen.

Das Compliance Committee verabschiedet und steuert die Umsetzung und Durchführung unseres Ethics & Compliance Programms. Es prüft und gewährleistet die Integration von Compliance-Aspekten in die Geschäfts- und Personalprozesse. Außerdem genehmigt das Compliance Committee alle Konzernrichtlinien.



Darüber hinaus haben wir zu Beginn des Jahres 2006 den Bereich Corporate Compliance Operations (CCO) neu geschaffen. Dieser Bereich baut eine konzernweite Compliance-Organisation auf, koordiniert die Umsetzung der im Compliance Committee beschlossenen Maßnahmen und stellt die Einhaltung der relevanten Richtlinien sicher. In dieser Funktion informiert der Leiter des Bereichs CCO, der an den Vorstandsvorsitzenden berichtet, das Compliance Committee sowie den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats regelmäßig über sämtliche Tätigkeiten.

Ein weiterer Bestandteil unserer Compliance-Struktur ist ein externer Berater, der unseren Aufsichtsrat, den Prüfungsausschuss sowie den Vorstand seit September 2006 in allen Fragen zum Thema Compliance unterstützt. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der nachhaltigen Umsetzung unseres Compliance-Programms.

Darüber hinaus haben wir in zahlreichen Vertriebsgesellschaften sowie in weiteren operativen Einheiten der DaimlerChrysler AG spezielle Kontrollen für Geschäftsprozesse eingerichtet, um Korruption zu verhindern. Diese Einheiten wurden bei der Implementierung der Kontrollprozesse intensiv unterstützt. Die eingerichteten Kontrollen dienen dazu, die Vorschriften des deutschen Rechts, das amerikanische Antikorruptionsgesetz (Foreign Corrupt Practices Act, FCPA) und alle relevanten lokalen Regelungen konsequent einzuhalten.

Die Auswahl der Einheiten basierte auf einer internen Risikoanalyse sowie auf einem von Transparency International jährlich herausgegebenen Ranking besonders korruptionsgefährdeter Länder.

In den oben genannten Vertriebsgesellschaften und einzelnen Geschäftseinheiten haben wir zudem lokale Compliance-Manager ernannt. Sie haben im Wesentlichen die Aufgabe, das Management vor Ort bei der Einhaltung und Erreichung aller Compliance-Standards des Konzerns zu unterstützen. Darüber hinaus sollen Sie regelmäßig über den Status und die Fortschritte an die Compliance-Organisation berichten. Ihre Unabhängigkeit vom lokalen Management wird durch eine enge organisatorische Anbindung an den Bereich Corporate Compliance Operations abgesichert.

Im Jahr 2007 soll die gewonnene Erfahrung dazu genutzt werden, weitere ausgewählte Gesellschaften bei der Umsetzung von DaimlerChrysler Compliance zu unterstützen.

Compliance-Beratung ausgebaut. Um die geschäftlichen Transaktionsprozesse des Konzerns im Hinblick auf ihre Ordnungsmäßigkeit zu unterstützen, wurde bereits im November 2005 eine Sales Practices Hotline eingerichtet. Alle Beschäftigten des Konzerns können sich mit Fragen zur Anwendung externer und interner geschäftlicher Vorschriften an die Hotline wenden, um in konkreten Fällen Beratung und Anleitung zu erhalten. Im Jahr 2006 hat die Hotline rund 4.000 Anfragen bearbeitet.

Darüber hinaus stehen die Business Practices Offices in Stuttgart und Auburn Hills für die Entgegennahme, Dokumentation und Bearbeitung von Beschwerden und Informationen über vermutete Verstöße zur Verfügung. Hier können unsere Beschäftigten auch auf vertraulicher Basis Hinweise auf fragwürdige Rechnungslegungs- und Buchprüfungsbelange abgeben.

Umfassende Schulungen durchgeführt. Im Jahr 2006 wurden über 5.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit in einem eintägigen Training zu compliance-relevanten Themen geschult. Außerdem wurden Compliance-Konferenzen in Singapur, Tokio, Stuttgart, Mexiko und Peking durchgeführt, an denen über 600 Führungskräfte teilnahmen.

Im Jahr 2007 werden wir diese Konferenzen fortführen. Das eintägige Compliance-Training wird durch eLearning-Module ergänzt werden, sodass wir die Reichweite der Schulungsmaßnahmen noch erhöhen können. Die Compliance-Inhalte werden zudem integraler Bestandteil der im Konzern durchgeführten Führungskräfte trainings und Fachqualifizierungen sein.

Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht fasst die Grundsätze zusammen, die für die Festlegung der Vergütung des Vorstands der DaimlerChrysler AG angewendet werden, und erläutert Höhe und Struktur der Vorstandseinkommen. Darüber hinaus werden die Grundsätze und die Höhe der Vergütung des Aufsichtsrats beschrieben.

Vergütung des Vorstands

Zuständigkeit. Die Festlegung von Struktur und Höhe der Vergütung des Vorstands der DaimlerChrysler AG hat der Aufsichtsrat dem Präsidialausschuss übertragen, der seinerseits den Aufsichtsrat über seine Beschlüsse regelmäßig informiert und bei Bedarf die Zustimmung des Gesamtgremiums einholt (vgl. S. 113). Die dabei zur Anwendung kommenden Grundsätze hat der Aufsichtsrat in einer Geschäftsordnung für den Präsidialausschuss festgelegt. Der Aufsichtsrat berät zudem über die Struktur des Vergütungssystems für den Vorstand und überprüft diese regelmäßig.

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

Dazu weist das Vergütungssystem im Einzelnen eine fixe Grundvergütung, einen Jahresbonus sowie eine variable Vergütung mit mittel- und langfristiger Anreizwirkung und Risikocharakter auf.

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

Struktur der Vorstandsvergütung. Die Vergütung des Vorstands setzte sich für das Jahr 2006 damit aus den im Folgenden detailliert dargestellten drei Komponenten zusammen:

Die **fixe Grundvergütung**, ausbezahlt in zwölf Monatsraten, orientiert sich am Verantwortungsbereich des jeweiligen Vorstandsmitglieds.

Der **Jahresbonus** ist eine variable Barvergütung, deren Höhe sich unter Bezug auf die Grundvergütung zu gleichen Teilen an der Zielerreichung des geplanten Operating Profit des DaimlerChrysler-Konzerns sowie dem Vergleich des erreichten Operating Profit mit dem entsprechenden Vorjahreswert orientiert. Zusätzlich können weitere Ziele wie zum Beispiel die relative Entwicklung des Total Shareholder Return im Verhältnis zu vergleichbaren Automobilunternehmen berücksichtigt werden. Darüber hinaus hat der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats die Möglichkeit, die persönliche Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds, die sich nicht unmittelbar in der Performance des Gesamtunternehmens widerspiegelt, bei der Höhe des Jahresbonus mit einem bis zu 25%igen Zu- oder Abschlag zu berücksichtigen. Der Zielwert für das operative Ergebnis wird jährlich im Voraus auf der Basis der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung festgelegt.

Die **variable Vergütung**, in Form eines Performance Phantom Share Plans, dessen Grundlage die langfristige Wertentwicklung des Unternehmens ist, basiert auf den Grundsätzen Erfolgsorientierung, Wettbewerbsbezug und Aktienbesitz. Das Modell berücksichtigt alle wesentlichen Kriterien, die im Rahmen guter Corporate Governance empfohlen werden. Durch eine Laufzeit von vier Jahren ist der Plan auf mittelfristige Erfolgsziele ausgerichtet und entfaltet gleichzeitig durch die Verpflichtung zum Erwerb und dauerhaften Halten von Aktien langfristige Wirkung. Die Zielerreichung des Modells orientiert sich an der tatsächlich erreichten Kapitalrendite, d. h. an der Wertschaffung sowie an der Umsatzrendite, Letztere im Vergleich zu maßgeblichen Wettbewerbern. Dies sind BMW, Ford, General Motors, Honda, Toyota, AB Volvo und Volkswagen. Durch die Zuteilung von virtuellen Aktien am Anfang des 4-Jahres-Zeitraums wird die Entwicklung der DaimlerChrysler-Aktie berücksichtigt; außerdem sind diese virtuellen Aktien während des 4-Jahres-Zeitraums dividendenberechtigt. Nach drei Jahren wird, abhängig von der Zielerreichung, die endgültige Anzahl der virtuellen Aktien ermittelt. Diese virtuellen Aktien sind anschließend noch ein weiteres Jahr zu halten. Nach vier Jahren ergibt sich der Auszahlungsbetrag, indem die Anzahl der virtuellen Aktien mit dem dann relevanten Aktienkurs multipliziert wird. Die Mitglieder des Vorstands müssen ein Viertel dieses Bruttoauszahlungsbetrages zum Kauf von »echten« Aktien der Gesellschaft verwenden, bis die sich aus den Richtlinien für den Aktienbesitz ergebenden Vorgaben erfüllt sind.

Bei Zuteilung der aktienorientierten Vergütung wird eine nachträgliche Änderung der festgelegten Erfolgsziele oder Vergleichsparameter ausdrücklich ausgeschlossen.

Richtlinien für den Aktienbesitz. In Ergänzung zu diesen drei Komponenten der Vorstandsvergütung hat der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG Richtlinien für den Aktienbesitz des Vorstands (»Stock Ownership Guidelines«) verabschiedet, nach denen die Vorstandsmitglieder gehalten sind, über mehrere Jahre hinweg einen Teil ihres Privatvermögens zum Erwerb von DaimlerChrysler-Aktien einzusetzen und diese Aktien während der Zugehörigkeit zum Vorstand zu halten. Zur Erfüllung der Richtlinien sind die im Rahmen der neuen aktienorientierten Vergütung zu erwerbenden echten Aktien der Gesellschaft zu verwenden; der Aktienerwerb kann aber auch anderweitig erfolgen.

Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2006. Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der DaimlerChrysler AG berechnen sich aus der Summe aller zufließenden Vergütungen in bar und in geldwerten Vorteilen aus Sachbezügen. Letztere umfassen im Wesentlichen die Gestellung von Dienstfahrzeugen sowie Aufwendungen für Sicherheitsleistungen.

Es entfallen 7,5 Mio. € auf fixe, d. h. erfolgsunabhängige, 9,2 Mio. € auf kurzfristig variable, d. h. kurzfristig erfolgsbezogene, und 3,8 Mio. € auf in Vorjahren gewährte und im Jahr 2006 ausbezahlte variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit mittel- und langfristiger Anreizwirkung. Das entspricht für das Jahr 2006 einer Summe von 20,5 Mio. € (2005: 34,9 Mio. €, davon 9,3 Mio. € fixe, 25,6 Mio. € variable Vergütungskomponenten).

Vorstandsvergütung für das Jahr 2006

	Fixe Vergütungskomponenten		Variable Vergütungskomponenten		Summe
	Grundvergütung	Sachbezüge	Jahresbonus	Mittel- und langfristige ^{1,2} Vergütung	
Werte in Tausend €					
Dr. Dieter Zetsche	1.500	339	2.564	688	5.091
Günther Fleig	525	145	844	405	1.919
Dr. Rüdiger Grube	550	156	837	410	1.953
Thomas W. LaSorda	717	75	861	752	2.405
Andreas Renschler	525	127	921	136	1.709
Eric R. Ridenour	502	45	582	595	1.724
Thomas W. Sidlik	502	68	687	387	1.644
Bodo Uebber	575	154	1.018	131	1.878
Dr. Thomas Weber	525	430	921	334	2.210
Zwischensumme	5.921	1.539	9.235	3.838	
Summe		7.460		13.073	20.533

1 Die hier ausgewiesenen Beträge umfassen die Auszahlung des Medium Term Incentive 2003 und die Dividendenäquivalente der virtuellen Aktien aus dem Medium Term Incentive 2004 sowie den Performance Phantom Share Plänen 2005 und 2006. Der sogenannte Medium Term Incentive stellt eine aktienbasierte Vergütung dar, die durch den Performance Phantom Share Plan im Jahr 2005 abgelöst wurde.

2 Des Weiteren konnten aus den in den Vorjahren gewährten Stock Option Plänen Ausübungen vorgenommen werden. Hierbei wurden von zwei Vorständen insgesamt 148.000 Optionen aus dem Stock Option Plan 2003 ausgeübt. Die in der Spalte ausgewiesenen Werte enthalten auch die in diesem Zusammenhang gewährte variable Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung (Herr LaSorda: 447 Tsd. €, Herr Ridenour: 401 Tsd. €). Weitere Angaben zu den Directors' Dealings sind dem Corporate Governance Bericht zu entnehmen. Weitere Informationen zur aktienorientierten Vergütung befinden sich in Anmerkung 23 des Konzernanhangs.

Dem Vorstand wurden im Jahr 2006 insgesamt 276.160 virtuelle Aktien im Rahmen der aktienorientierten Vergütung, dem so genannten »Performance Phantom Share Plan«, gewährt (2005: 454.914 virtuelle Aktien).

Gewährte virtuelle Aktien in 2006

Werte in Stück	
Dr. Dieter Zetsche	59.563
Günther Fleig	25.721
Dr. Rüdiger Grube	24.367
Thomas W. LaSorda	33.031
Andreas Renschler	27.887
Eric R. Ridenour	25.721
Thomas W. Sidlik	25.721
Bodo Uebber	28.428
Dr. Thomas Weber	25.721
Summe	276.160

Bei der Zuteilung der virtuellen Aktien wurde der Durchschnittskurs der DaimlerChrysler-Aktie zwischen dem 1. Januar 2006 und dem Tag vor der ersten Sitzung des Präsidialausschusses, in der die Zuteilung festgelegt wurde, herangezogen. Der diesbezügliche Wert im Jahr 2006 betrug 46,17 € je virtuelle Aktie. Vor der Auszahlung im Jahr 2010 kann sich die Anzahl der virtuellen Aktien bei durchgängiger Tätigkeit im Vorstand in Abhängigkeit von internen und externen Erfolgszielen noch ändern. Da die Auszahlung weiterhin von der Höhe des Aktienkurses zum Auszahlungszeitpunkt abhängt, erfolgt der Ausweis dieser Bezüge in der Angabe zur Gesamtvergütung des Vorstands erst bei der Auszahlung im Jahr 2010.

Altersversorgung. Die Pensionsverträge der deutschen Vorstandsmitglieder beinhalteten bis zum Jahr 2005 Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich in Abhängigkeit von der Dauer der Vorstandstätigkeit als Prozentsatz der Grundvergütung errechnete (70% für Dr. Dieter Zetsche, 69% für Günther Fleig, 60% für Dr. Rüdiger Grube und Dr. Thomas Weber sowie 50% für Andreas Renschler und Bodo Uebber). Diese Pensionsansprüche blieben bestehen, wurden aber auf diesem Niveau eingefroren.

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

Mit Wirkung zum Beginn des Jahres 2006 wurden diese Pensionsverträge auf ein beitragsorientiertes Altersversorgungssystem umgestellt, wie es auch für die leitenden Führungskräfte im Konzern besteht. Hierbei wird dem Vorstandsmitglied jährlich ein Kapitalbaustein gutgeschrieben. Dieser Kapitalbaustein setzt sich aus einem Beitrag in Höhe von 15% der Summe seiner Grundvergütung und des tatsächlich erreichten Jahresbonus zusammen, multipliziert mit einem Altersfaktor, der einer Verzinsung von derzeit 6% entspricht. Dieser Pensionsplan kommt frühestens mit Erreichen des 60. Lebensjahres zur Auszahlung.

Die US-amerikanischen Vorstandsmitglieder erwerben jährlich Pensionsansprüche aus zwei Pensionsplänen, die auch den Führungskräften der DaimlerChrysler Corporation zur Verfügung stehen. Für den ersten Pensionsplan basiert der Anspruch auf eigenen Beiträgen in Form eines prozentualen Einbehaltes der Grundvergütung, den Beitragsjahren und einem Durchschnittswert der letzten Grundvergütungen. Im Grundsatz werden mit diesem Plan pro Beitragsjahr 2,25% der Grundvergütung als Pensionszahlung erdient. Für den zweiten Pensionsplan werden Ansprüche erworben, deren jährliche Höhe sich derzeit aus einem Anteil von 4% der gewährten Bonuszahlungen errechnet.

Das Unternehmen hat zur Erfüllung seiner Verpflichtungen im Zusammenhang mit den im Jahr 2006 erworbenen Rentenansprüchen aus den gewährten Bonuszahlungen den Abschluss von Anlageverträgen veranlasst, die so ausgestaltet wurden, dass nach der Pensionierung Auszahlungen erfolgen, deren Höhe nach Steuern den Zahlungen entspricht, die das Unternehmen andernfalls zu leisten hätte.

Aufwand für die im Geschäftsjahr 2006 erdienten Versorgungsansprüche des Vorstands ¹	
Werte in Tausend €	
Dr. Dieter Zetsche	666
Günther Fleig	389
Dr. Rüdiger Grube	431
Thomas W. LaSorda ²	34
Andreas Renschler	250
Eric R. Ridenour ²	26
Thomas W. Sidlik ²	30
Bodo Uebber	408
Dr. Thomas Weber	277
Summe	2.511

1 Dies beinhaltet für die Herren LaSorda, Ridenour und Sidlik nur den Aufwand des ersten Pensionsplanes.

2 Die Anschaffungskosten der Anlagebeträge des zweiten Pensionsplanes der US-amerikanischen Vorstände für 2006 betragen für Herrn LaSorda 566 Tsd. €, Herrn Ridenour 300 Tsd. € und für Herrn Sidlik 605 Tsd. €.

Wesentliche Zusagen an ein Vorstandsmitglied bei Beendigung seiner Tätigkeit. Die Zahlung einer Abfindung an ein Vorstandsmitglied ist im Falle der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses nicht vorgesehen. Allein für den Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses im gegenseitigen Einvernehmen enthalten die Vorstandsverträge eine Zusage auf Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeuges bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf die Auszahlung erfolgsbezogener Vergütungskomponenten besteht dagegen nur zeitanteilig bis zum Tag des Ausscheidens aus der Gesellschaft. Der Anspruch auf die Auszahlung der erfolgsbezogenen Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung orientiert sich an den festgelegten Ausübungsbedingungen der jeweiligen Pläne.

Die deutschen Vorstandsmitglieder mit Pensionsverträgen, die vor dem Jahr 2006 mit der DaimlerChrysler AG geschlossen wurden, können für den Zeitraum beginnend nach dem Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit Ruhegehaltszahlungen und eine Fahrzeuggestellung erhalten.

Hiervon abweichend sehen die Regelungen bei Herrn Sidlik vor, dass er im Falle der vorzeitigen unbegründeten Beendigung des Dienstverhältnisses bzw. der vorzeitigen Beendigung durch

Herrn Sidlik aufgrund vertraglich definierter Gründe eine Ausgleichszahlung in Höhe des jeweils Zweifachen seiner Grundvergütung und seines Jahresbonus auf Basis eines 3-Jahresdurchschnitts erhält. Zusätzlich würde er eine Sonderzahlung erhalten, die der Aufstockung seiner Pensionszusage auf den Wert entspricht, den diese zum ursprünglichen Vertragsende erreicht hätte und andere Nebenleistungen.

Die Regelungen für Herrn LaSorda sehen eine Ausgleichszahlung in Höhe des jeweils Zweifachen seiner Grundvergütung und seines Jahresbonus vor. Zusätzlich sehen die Regelungen Gutschriften für die Pensionspläne für weitere zwei Jahre und zum Zeitpunkt der Beendigung auch Pensionszahlungen und andere Nebenleistungen vor.

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

Soweit es sich bei den Nebentätigkeiten um Aufsichtsmandate oder Mandate in vergleichbaren Kontrollgremien handelt, sind diese im Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG aufgeführt und im Internet veröffentlicht.

Für die Übernahme von Mandaten in Konzerngesellschaften erfolgt keine Vergütung.

Vergütungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG und ihre Hinterbliebenen. Die im Jahr 2006 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 25,1 Mio. € (2005: 16,9 Mio. €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen belaufen sich zum 31. Dezember 2006 auf insgesamt 255,4 Mio. € (2005: 292,9 Mio. €).

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2006. Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung der DaimlerChrysler AG festgelegt; sie ist in der Satzung des Unternehmens geregelt. Die derzeitige Regelung sieht vor, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich zu einem Auslagenersatz und der ihnen für die Aufsichtsrats-tätigkeit zur Last fallenden Umsatzsteuer nach Abschluss des Geschäftsjahres eine feste Vergütung in Höhe von 75.000 € erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält das Dreifache, der Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses das Zweifache, Vorsitzende in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats das 1,5fache und Mitglieder in Ausschüssen des Aufsichtsrats das 1,3fache der festen Vergütung eines ordentlichen Mitglieds. Soweit ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere der genannten Funktionen ausübt, bemisst sich seine Vergütung ausschließlich nach der am höchsten vergüteten Funktion. Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der nebenstehenden Tabelle ausgewiesen.

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

Für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der oben beschriebenen Gremientätigkeiten, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, wurden in den Jahren 2005 und 2006 keine Vergütungen gewährt. Ausgenommen davon ist die Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus ihrem Arbeitsvertrag.

Damit lag die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG im Jahr 2006 bei 2,1 Mio. € (2005: 2,0 Mio. €).

Darlehen an Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder. Im Jahr 2006 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder der DaimlerChrysler AG gewährt.

Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats		
Name	Vergütete Funktion(en)	Gesamt 2006 €
Hilmar Kopper	Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidiums und Mitglied des Prüfungsausschusses	243.700
Erich Klemm ¹	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidiums und des Prüfungsausschusses	172.000
Dr. Manfred Bischoff ⁵	Mitglied des Aufsichtsrats (seit 12.04.2006) und des Präsidiums (seit 27.04.2006)	77.296
Heinrich Flegel	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Ron Gettelfinger ²	Mitglied des Aufsichtsrats (seit 28.08.2006)	26.990
Nate Gooden ²	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 20.07.2006)	41.301
Earl G. Graves	Mitglied des Aufsichtsrats	81.600
Thomas Klebe ^{1,3}	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidiums	110.700
Arnaud Lagardère ⁵	Mitglied des Aufsichtsrats	80.500
Jürgen Langer ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Robert J. Lanigan	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 12.04.2006)	24.259
Helmut Lense ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Peter A. Magowan	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
William A. Owens	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Gerd Rheude ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Udo Richter ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Wolf Jürgen Röder ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	81.600
Manfred Schneider	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidiums (bis 27.04.2006)	91.012
Stefan Schwaab ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	114.000
Bernhard Walter	Mitglied des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsausschusses	165.400
Lynton R. Wilson ⁴	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Mark Wössner	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700

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

² Die Herren Gettelfinger und Gooden haben auf die Auszahlung ihrer Vergütung und ihrer Sitzungsgelder verzichtet. Ihrem Wunsch entsprechend werden die Beträge an die Hans-Böckler Stiftung überwiesen.

³ Herr Dr. Klebe erhielt zudem 9.122 € Vergütungen und Sitzungsgelder für seine Aufsichtsrats-tätigkeiten bei der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG und der DaimlerChrysler Aerospace AG. Auch hierfür gilt Fußnote 1.

⁴ Herr Wilson erhielt zudem 7.024 € für Gremientätigkeiten bei der Mercedes-Benz Canada Inc., der DaimlerChrysler Canada Inc. und der DaimlerChrysler Financial Services Canada Inc.

⁵ Herr Dr. Bischoff und Herr Lagardère erhielten zudem im Jahr 2006 Sitzungsgelder und Vergütungen für ihre Tätigkeit im Board of Directors der EADS N.V. in Höhe von jeweils 344.250 €. Da die EADS at-equity konsolidiert wird, werden diese Vergütungen nicht bei der Ermittlung der Aufsichtsratsvergütung berücksichtigt.

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

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

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

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

Für den Zeitraum seit Dezember 2005 bis zum 24. 7. 2006 bezieht sich die nachfolgende Erklärung auf die Kodex-Fassung vom 2. 6. 2005. Für die Corporate Governance Praxis der DaimlerChrysler AG seit dem 25. 7. 2006 bezieht sich die Erklärung auf die Anforderungen des Kodex in seiner Fassung vom 12. 6. 2006, die am 24. 7. 2006 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht wurde.

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

I. Abweichungen von den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

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

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

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

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

2. Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands (Ziffer 4.2.4 in der Kodex Fassung vom 2. Juni 2005)

Die Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2005 wurde als Gesamtbetrag, aufgeteilt in fixe und variable Bestandteile sowie in Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung, angegeben. Für das Geschäftsjahr 2006 wird die Vergütung der Vorstandsmitglieder individualisiert veröffentlicht.

3. Ausgestaltung der Vergütung des Aufsichtsrats (Ziffer 5.4.7

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

II. Abweichungen von den Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

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

2. Auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene variable Vergütung des Aufsichtsrates (Ziffer 5.4.7 Abs. 2, Satz 2) Wegen der Einführung einer erfolgsabhängigen Vergütung verweisen wir auf die Erläuterungen unter I Ziffer 3.

Stuttgart, im Dezember 2006

Der Vorstand

Der Aufsichtsrat

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat befasste sich im Geschäftsjahr 2006 in sieben Sitzungen eingehend mit der wirtschaftlichen Lage und der strategischen Entwicklung des Unternehmens sowie seiner Geschäftsfelder. Neben einigen Personalentscheidungen standen zahlreiche Sachthemen sowie zustimmungspflichtige Maßnahmen zur Diskussion und Entscheidung an, die gemeinsam mit dem Vorstand behandelt und erörtert wurden.

Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat in seinen Sitzungen regelmäßig und umfassend über die Lage des Unternehmens, vor allem über die Entwicklung der Geschäfts- und Finanzlage, über die Personalsituation, über Investitionsvorhaben sowie über grundsätzliche Fragen der Unternehmenspolitik und -strategie. Außerhalb der Sitzungen unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat darüber hinaus anhand monatlicher Berichte über die wichtigsten finanzwirtschaftlichen Kennzahlen und legte zustimmungspflichtige Angelegenheiten rechtzeitig zur Beschlussfassung vor.

Genehmigungen erfolgten nach der Prüfung umfangreicher Unterlagen, Rückfragen an den Vorstand sowie intensiver Erörterungen mit den Mitgliedern des Vorstands. Über besondere Geschäftsvorgänge wurde der Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen umfassend in Kenntnis gesetzt und in dringlichen Fällen um schriftliche Beschlussfassung gebeten. Ferner setzte der Vorstandsvorsitzende den Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigen Einzelgesprächen über alle wichtigen Entwicklungen und anstehenden Entscheidungen in Kenntnis.

Themen des Aufsichtsrats im Jahr 2006. In der Aufsichtsratssitzung im Januar 2006 befasste sich der Aufsichtsrat mit den Plänen des Vorstands für ein neues Führungsmodell innerhalb der DaimlerChrysler AG, dem sogenannten neuen Managementmodell, sowie der damit einhergehenden Anpassung verschiedener Zuständigkeitsbereiche innerhalb der Vorstandsressorts. Auswirkungen und Folgen wurden in diesem Zusammenhang intensiv erörtert.

In seiner Sitzung im Februar 2006 widmete sich der Aufsichtsrat dem vom Abschlussprüfer bestätigten Jahresabschluss 2005 der DaimlerChrysler AG, dem Konzernabschluss 2005 sowie dem Lagebericht der DaimlerChrysler AG, dem Konzernlagebericht 2005 und dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands und behandelte Personalthemen.

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung im März 2006 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Entwicklung und der aktuellen Geschäftssituation bei smart. Dem Aufsichtsrat lagen dazu Unterlagen vor, die das Vorhaben sowie mögliche Chancen und Risiken wie auch die zu Grunde liegenden Erwägungen dokumentierten. Vor allem wurden die grundsätzlich bestehenden Optionen für das weitere Vorgehen vor dem Hintergrund aller relevanten Rahmenbedingungen sowie die in diesem Kontext erforderlichen Verhandlungen mit den Arbeitnehmervertretern in Deutschland und den Niederlanden behandelt. Im Ergebnis genehmigte der Aufsichtsrat die erforderlichen Mittel zur Einstellung des smart forfour und die vollständige Integration des zukünftig auf die Produktion des smart fortwo fokussierten Geschäfts in die Mercedes-Benz Organisation.

Im April 2006 entschied der Aufsichtsrat über Finanztransaktionen im Zusammenhang mit Anteilen an der EADS. Im Zusammenhang mit dem neuen Managementmodell wurden der aktuelle Stand bei der Integration der Funktionalbereiche, die Reduzierung von Verwaltungskosten durch eine Verschlankeung von Managementstrukturen und die Mittelfreigabe für die Umsetzung des neuen Managementmodells behandelt. Ein weiterer Schwerpunkt der Diskussion lag auf der Initiative zur Vermarktung von Dieselantrieben in allen US-Bundesstaaten (Clean Diesel), der Bedeutung von Biokraftstoffen und der BLUETEC-Technologie. Dem Grundsatz folgend, sich in jeder Sitzung auch mit strategischen Themen zu befassen, stellte der Vorstand dem Aufsichtsrat die Strategie für die Truck Group vor. Zusätzlich zu den regelmäßigen Berichterstattungen des Prüfungsausschusses nahm der Aufsichtsrat in dieser Sitzung auch einen Bericht über die wesentlichen Regelungen des Foreign Corrupt Practices Act (FCPA) und über den Stand der Untersuchung seitens der SEC und des Department of Justice (DoJ) entgegen. Er befasste sich dabei auch mit Fragestellungen zu personellen und kommunikativen Maßnahmen, zum Aufbau einer Compliance-Organisation und zur Arbeit der Sales Practices Hotline sowie entsprechenden Schulungsaktivitäten.



Hilmar Kopper
Vorsitzender des
Aufsichtsrats

Einen Schwerpunkt der Sitzung im Juli bildete neben Personalthemen der Halbjahresbericht und eine intensive Erörterung von strategischen Themen der Mercedes Car Group. Daneben nahm der Aufsichtsrat einen Statusbericht über den Verlauf des Chinageschäfts entgegen und befasste sich mit laufenden rechtlichen Verfahren.

Im Oktober stand die Situation bei der Chrysler Group im Mittelpunkt der Aufsichtsratssitzung. Eingehend diskutiert wurden auf der Basis entsprechender Markt- und Produktanalysen insbesondere der Geschäftsverlauf, die Bestandsentwicklung sowie Chancen und Risiken der Chrysler Group im Verhältnis zu ihren nationalen und internationalen Wettbewerbern. Den Schwerpunkt bildeten dabei die aktuellen Entwicklungen der Rohstoff- und Kraftstoffpreise unter Berücksichtigung der Marktverhältnisse in den USA. Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat mit Personalthemen und stimmte dem Verkauf des bisherigen Verwaltungszentrums Stuttgart-Möhringen zu. Der Aufsichtsrat ließ sich auch über die Strategie des Einkaufsbereichs sowie über strategische und operative Themen der Personalarbeit im Jahr 2006 berichten.

Im Dezember wurden die Operative Planung 2007–2009 und der Finanzierungsrahmen für das Geschäftsjahr 2007 intensiv behandelt und vorbehaltlich einer Anpassung der Planung für die Chrysler Group beschlossen. Die Planungsdaten wurden durch eine umfangreiche Dokumentation unterlegt. In diesem Zusammenhang berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat auch umfassend über das Risikoüberwachungssystem der Gesellschaft und dessen Ergebnisse. Darüber hinaus nahm der Aufsichtsrat einen ausführlichen Bericht über den Geschäftsverlauf des Geschäftsfelds Financial Services entgegen und gab seine Zustimmung zum Anteilsverkauf an dem chinesischen Nutzfahrzeughersteller Foton.

Corporate Governance. In mehreren Sitzungen befasste sich der Aufsichtsrat mit verschiedenen Corporate Governance Themen. Gegenstand einer Aufsichtsratssitzung in der zweiten Jahreshälfte 2006 war in diesem Zusammenhang zunächst eine Änderung der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats dahingehend, dass Mitglieder des Vorstands künftig in der Regel für nur drei Jahre wiederbestellt werden. Dies wurde bislang nur auf die Erstbestellung angewendet. In der Dezember-Sitzung wurde die Entsprechenserklärung 2006 gemäß § 161 Aktiengesetz zum Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 12. Juni 2006 verabschiedet.

Denkbare Interessenkonflikte wurden dadurch vermieden, dass die betroffenen Mitglieder des Aufsichtsrats diese gegenüber dem Gesamtgremium offen legten und sich an der Behandlung relevanter Themen und den diesbezüglichen Entscheidungen nicht beteiligten.

Herr Nate Gooden nahm im 1. Halbjahr 2006 aus gesundheitlichen Gründen an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil. Er ist im November 2006 zum größten Bedauern des Aufsichtsrats verstorben.

Bericht über die Arbeit der Ausschüsse. Der Präsidialausschuss ist im abgelaufenen Geschäftsjahr zu fünf Sitzungen zusammengetreten und befasste sich mit verschiedenen Vorstandsangelegenheiten sowie mit Vergütungsfragen. Anfang des Jahres 2006 war der Ausschuss in die Pläne für das neue Managementmodell und die in diesem Zusammenhang beabsichtigte Änderung der Ressortverteilung involviert. Darüber hinaus befasste sich der Ausschuss mit mehreren Personalangelegenheiten des Vorstands, bereitete die Sitzungen des Plenums vor und widmete sich Fragen der Corporate Governance.

Der Prüfungsausschuss hielt im Jahr 2006 acht Sitzungen ab. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht des Ausschusses zu entnehmen (vgl. S. 134).

Der nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz obligatorische Vermittlungsausschuss hatte im vergangenen Geschäftsjahr keinen Anlass, tätig zu werden.

Der Aufsichtsrat wurde über die Arbeit und insbesondere über die Entscheidungen der Ausschüsse kontinuierlich unterrichtet.

Personalia des Aufsichtsrats. Nachdem das Mandat von Herrn Robert Lanigan am Tag der Hauptversammlung im April 2006 endete, stimmte die Hauptversammlung dem Vorschlag zu, Herrn Dr. Manfred Bischoff für fünf Jahre als Vertreter der Anteilseigner zum Mitglied des Aufsichtsrats zu wählen. Im Juli 2006 trat Herr Nate Gooden, stellvertretender Vorsitzender der amerikanischen Automobilgewerkschaft United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers (UAW), von seinem Amt zurück. Ihm folgte im Wege der gerichtlichen Ersatzbestellung Herr Ron Gettelfinger, der Vorsitzende der UAW.

Personalia des Vorstands. Im Verlauf des Jahres 2006 hat der Aufsichtsrat über verschiedene Vorstandsangelegenheiten entschieden.

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

Mit Wirkung zum 1. März 2006 wurde das Ressort von Herrn Rüdiger Grube umbenannt in »Konzernentwicklung«. Ebenfalls mit Wirkung zum 1. März 2006 wurden die Zuständigkeitsbereiche von Herrn Andreas Renschler und Herrn Thomas Weber neu definiert. Herr Renschler ist seit diesem Zeitpunkt für das Ressort »Truck Group« und Herr Weber für die »Konzernforschung & Mercedes Car Group Entwicklung« verantwortlich.

Im Juli 2006 wurde beschlossen, Herrn Thomas W. LaSorda mit Wirkung zum 1. Mai 2007 für weitere fünf Jahre mit unveränderter Verantwortung für die Chrysler Group zu bestellen.

Im Oktober 2006 beschloss der Aufsichtsrat zwei Wiederbestellungen. Zum einen wurde Herr Rüdiger Grube mit Wirkung vom 20. September 2007 bis zum 30. September 2010 mit unveränderter Zuständigkeit für den Bereich »Konzernentwicklung« bestellt. Zum anderen wurde Herr Andreas Renschler mit Wirkung zum 1. Oktober 2007 ebenfalls für drei weitere Jahre mit unveränderter Zuständigkeit für die »Truck Group« bestellt.

Prüfung des Jahresabschlusses 2006. Der Jahresabschluss 2006 der DaimlerChrysler AG und der Lagebericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach US-GAAP aufgestellten und um einen Konzernlagebericht und weitere Erläuterungen ergänzten Konzernabschluss. Der vorliegende US-GAAP-Konzernabschluss befreit gemäß Art. 57, 58 EGHGB von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Recht.

Die Abschlussunterlagen und der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Sie wurden vom Prüfungsausschuss und vom Aufsichtsrat eingehend geprüft und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, erörtert. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung durch die Abschlussprüfer angeschlossen und im Rahmen seiner eigenen Prüfung festgestellt, dass Einwendungen nicht zu erheben sind. Der Aufsichtsrat billigt die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Schließlich hat der Aufsichtsrat auch den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands geprüft und schließt sich diesem Vorschlag an.

Erläuterungen zum Lagebericht. Zum Lagebericht gibt der Aufsichtsrat folgende Informationen in Bezug auf die Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, die Vorschriften über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands, über Satzungsänderungen, die Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen, sowie wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels stehen.

Das Grundkapital der Gesellschaft per 31. Dezember 2006 beträgt 2.673.225.752,60 €. Es ist eingeteilt in 1.028.163.751 auf den Namen lautende Stückaktien. Alle Aktien gewähren die gleichen Rechte. Jede Aktie gewährt eine Stimme und ist maßgebend für den Anteil am Gewinn.

Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 12. April 2006 wurde die Gesellschaft ermächtigt, bis zum 12. Oktober 2007 für bestimmte Zwecke eigene Aktien mit einem auf diese Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von höchstens 264 Mio. € zu erwerben.

Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 9. April 2003 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 8. April 2008 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage um bis zu 500 Mio. € sowie durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Sacheinlage um bis zu 500 Mio. € zu erhöhen. Darüber hinaus ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital um bis zu 26 Mio. € zum Zweck der Ausgabe von Belegschaftsaktien zu erhöhen.

Weiterhin wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 5. April 2010 Wandel- und/oder Options-schuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 15 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 20 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf neue Aktien von DaimlerChrysler mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 300 Mio. €, nach Maßgabe der festgelegten Bedingungen, zu gewähren.

Das Unternehmen wird vom Vorstand geleitet und gegenüber Dritten vertreten. Der Vorstand besteht aus mindestens zwei Personen, die gemäß § 84 Aktiengesetz vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt werden. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG hat jedoch im Laufe der zweiten Jahreshälfte 2006 beschlossen, künftig sowohl die erstmalige als auch die wiederholte Bestellung von Vorstandsmitgliedern in der Regel auf drei Jahre zu begrenzen. Die Bestellung und die Wiederbestellung bedürfen eines Aufsichtsratsbeschlusses; Letzterer darf frühestens ein Jahr vor Ablauf der Amtszeit gefasst werden.

Der Aufsichtsrat ernennt eines der Vorstandsmitglieder zum Vorsitzenden des Vorstands. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstand und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Dieser kann beispielsweise in einer groben Pflichtverletzung, Unfähigkeit zur ordnungsgemäßen Geschäftsführung oder dem Vertrauensentzug durch die Hauptversammlung bestehen.

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

Die DaimlerChrysler AG hat die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen abgeschlossen, die Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels beinhalten. Dabei handelt es sich um unbeanspruchte syndizierte Kreditlinien über einen Betrag von insgesamt 12 Mrd. US\$, die ein Kündigungsrecht des Darlehensgebers für den Fall vorsehen, dass die DaimlerChrysler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnden Personen wird. Darüber hinaus ist die DaimlerChrysler AG Partei eines Joint Ventures zur Entwicklung von Brennstoffzellensystemen; dieses Joint Venture ist für jede Vertragspartei kündbar, falls die jeweils andere Partei einem Kontrollwechsel unterliegt. Dieser ist definiert als das Recht, den Vorstand anzuweisen und die Unternehmensgrundsätze zu bestimmen, die Möglichkeit, die Mehrheit des Aufsichtsrats zu wählen, sowie der Besitz von mindestens 40% der Stimmrechte. Weiterhin ist die DaimlerChrysler AG Partei einer Vereinbarung über geistige Eigentumsrechte im Zusammenhang mit einem Joint Venture zur Entwicklung eines Hybridantriebs, das für den Fall eines Kontrollwechsels einer der beteiligten Parteien Kündigungsmöglichkeiten der anderen Parteien vorsieht. Als Kontrollwechsel im Sinne dieser Vereinbarung ist die wirtschaftliche Inhaberschaft (beneficial ownership) der Mehrheit der Stimmrechte an der Gesellschaft zu verstehen sowie bei einer börsennotierten Gesellschaft die wirtschaftliche Inhaberschaft von mindestens 20% der Gesamtzahl der Stimmrechte der Gesellschaft, sofern innerhalb von 18 Monaten nach Überschreiten dieser Schwelle die Mehrheit der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat aus Personen besteht, die von dem Inhaber des 20%igen Stimmrechtsanteils vorgeschlagen wurden; als Kontrollwechsel gelten auch eine Verschmelzung oder ein Zusammenschluss mit einem anderen Unternehmen, es sei denn, die Mehrheit der Stimmen entfällt bei einer börsennotierten Gesellschaft nach der Verschmelzung auf die früheren Gesellschafter und niemand steht die wirtschaftliche Inhaberschaft an mehr als 20% der Gesamtzahl der Stimmrechte zu, sowie die Übertragung aller oder im Wesentlichen aller Vermögensgegenstände. Schließlich ist die DaimlerChrysler AG Partei eines Vertragswerkes, das die Ausübung der Stimmrechte an der EADS N.V. regelt. Dieses sieht für den Fall eines Kontrollwechsels vor, dass die DaimlerChrysler AG nach Aufforderung durch die französischen Vertragspartner verpflichtet ist, sich nach besten Kräften zu bemühen, ihren Anteil an EADS an einen Dritten, der kein Wettbewerber von

EADS bzw. der französischen Vertragspartner der DaimlerChrysler AG ist, zu angemessenen Konditionen zu veräußern. In diesem Fall steht der französischen Seite ein Vorkaufsrecht zu den von Dritten angebotenen Bedingungen zu. Auch kann es zu einer Auflösung des Stimmrechtskonsortiums im Falle eines Beherrschungswechsels kommen. Ein Beherrschungswechsel liegt nach dem EADS-Vertragswerk dann vor, wenn ein Wettbewerber von EADS N.V. oder der französischen Vertragspartner entweder so viele Aufsichtsratsmitglieder bei der DaimlerChrysler AG benennt, dass er damit die Mehrheit der Mitglieder des Vorstands bestellen kann, oder über eine Beteiligung verfügt, aufgrund derer er das Tagesgeschäft der DaimlerChrysler AG bestimmen kann.

Dank. Der Aufsichtsrat dankt der Unternehmensleitung sowie den ausgeschiedenen Mitgliedern des Aufsichtsrats.

Außerdem dankt der Aufsichtsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Unternehmen des DaimlerChrysler-Konzerns für ihr hohes persönliches Engagement und ihre Leistungen im Geschäftsjahr 2006.

Stuttgart, im Februar 2007

Der Aufsichtsrat



Hilmar Kopper
Vorsitzender

Mitglieder des Aufsichtsrats

Hilmar Kopper

Frankfurt/Main
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DaimlerChrysler AG
Vorsitzender

Erich Klemm¹

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

Dr. Manfred Bischoff

München
Chairman of the Board EADS N.V.
(seit 12. April 2006)

Prof. Dr. Heinrich Flegel¹

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

Ron Gettelfinger¹

Detroit
President of the International Union,
United Automobile, Aerospace
and Agricultural Implement Workers
of America (UAW)
(seit 28. August 2006)

Earl G. Graves

New York
Herausgeber, Black Enterprise
Magazine

Dr. Thomas Klebe¹

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

Arnaud Lagardère

Paris
General Partner and CEO
of Lagardère SCA

Jürgen Langer¹

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

Helmut Lense¹

Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Untertürkheim
der DaimlerChrysler AG

Peter A. Magowan

San Francisco
President of San Francisco Giants

William A. Owens

Kirkland
Retired President and Chief Executive
Officer of Nortel Networks Corporation;
CEO and Chairman of AEA Holdings
Asia

Gerd Rheude¹

Wörth
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Wörth
der DaimlerChrysler AG

Udo Richter¹

Bremen
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Bremen
der DaimlerChrysler AG

Wolf Jürgen Röder¹

Frankfurt/Main
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied
der IG Metall

Dr. rer. pol. Manfred Schneider

Leverkusen
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Bayer AG

Stefan Schwaab¹

Gaggenau
Stellvertretender Vorsitzender des
Konzernbetriebsrats im Daimler-
Chrysler-Konzern und des Gesamt-
betriebsrats der DaimlerChrysler AG,
Stellvertretender Vorsitzender
des Betriebsrats des Werkes Gaggenau
der DaimlerChrysler AG

Bernhard Walter

Frankfurt/Main
Ehemaliger Vorstandssprecher
der Dresdner Bank AG

Lynton R. Wilson

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

Dr.- Ing. Mark Wössner

München
Ehemaliger Vorstandsvorsitzender
und Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Bertelsmann AG

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

Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Erich Klemm¹
Dr. rer. pol. Manfred Schneider
Dr. Thomas Klebe¹

Präsidialausschuss

Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Erich Klemm¹
Dr. Manfred Bischoff
Dr. Thomas Klebe¹

Prüfungsausschuss

Bernhard Walter (Vorsitzender)
Hilmar Kopper
Erich Klemm¹
Stefan Schwaab¹

**Aus dem Aufsichtsrat
ausgeschieden:**

Nate Gooden¹ †
Detroit
Vice President of the International
Union, United Automobile, Aerospace
and Agricultural Implement Workers
of America (UAW)
(ausgeschieden am 20. Juli 2006)

Robert J. Lanigan
Toledo
Chairman Emeritus of Owens-Illinois,
Inc.; Founding Partner, Palladium Equity
Partners
(ausgeschieden am 12. April 2006)

¹ Vertreter der Arbeitnehmer

Bericht des Prüfungsausschusses

Der Prüfungsausschuss traf sich im Jahr 2006 zu acht Sitzungen. Im Februar 2006 prüfte er im Beisein des Abschlussprüfers die Abschlussunterlagen des Geschäftsjahres 2005 und empfahl dem Aufsichtsrat daraufhin, sich dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns anzuschließen und die aufgestellten Abschlüsse zu billigen.

In weiteren Sitzungen im Jahresverlauf diskutierte der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand jeweils in Anwesenheit der Abschlussprüfer ausführlich den Halbjahresabschluss 2006 sowie die Zwischenberichte zum ersten und dritten Quartal 2006.

Der Prüfungsausschuss überprüfte darüber hinaus fortlaufend die Qualifikation und Unabhängigkeit des Abschlussprüfers sowie in einem gesonderten Verfahren dessen Effizienz. Die Umsetzung der beschlossenen Grundsätze zur Genehmigung von Dienstleistungen der Abschlussprüfer überwachte der Prüfungsausschuss kontinuierlich. Nach entsprechendem Beschluss durch die Hauptversammlung beauftragte der Prüfungsausschuss die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main, mit der Abschlussprüfung, vereinbarte das Honorar des Abschlussprüfers und legte die Prüfungsschwerpunkte des Geschäftsjahres 2006 fest.

Der Prüfungsausschuss beschäftigte sich im Jahr 2006 auch mit neuen Rechnungslegungsgrundsätzen und deren Auslegung. Insbesondere behandelte der Prüfungsausschuss Fragen zur Umsetzung und Einführung der International Financial Reporting Standards (IFRS). Einen weiteren Sitzungsschwerpunkt bildete die Umsetzung der internen Kontrollvorschriften gemäß Sec. 404 des Sarbanes-Oxley Acts. Ebenso befasste sich der Ausschuss mit dem Risikoüberwachungssystem, den Risikoberichten der Gesellschaft, den Risiken aus rechtlichen Verfahren, den Berichten und Programmen der internen Revision sowie neuen gesetzlichen Entwicklungen mit entsprechender Relevanz für den Ausschuss.

Einen besonderen Schwerpunkt der Ausschussarbeit im Jahr 2006 bildeten wie auch schon im Vorjahr die seitens der amerikanischen Börsenaufsicht SEC veranlassten Untersuchungen. In jeder turnusmäßigen Sitzung ließ sich der Prüfungsausschuss von der Unternehmensleitung und den an der Untersuchung beteiligten Anwälten und Wirtschaftsprüfern über den jeweiligen Stand unterrichten. Hierzu gehörte auch, sich über die Existenz, Anwendung und Kontrolle interner Richtlinien und Verhaltenskodizes, die Weiterentwicklung des Compliance-Management sowie die Behebung identifizierter Defizite im Unternehmen berichten zu lassen.

Um Aktivitäten hinsichtlich Compliance bei DaimlerChrysler zu institutionalisieren und als wichtigen Pfeiler des unternehmerischen Handelns entsprechend zu verankern, hat der Vorstand zu Beginn des Jahres 2006 in Abstimmung mit dem Prüfungsausschuss den Bereich Corporate Compliance Operations eingerichtet. Über sämtliche Zielsetzungen und Aktivitäten wird neben der Unternehmensleitung auch der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates regelmäßig unterrichtet.

Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss regelmäßig mit Beschwerden und Beanstandungen hinsichtlich der Rechnungslegung und der internen Kontrollsysteme, die sich aus der vertraulichen und auf Wunsch anonymen Entgegennahme von Mitteilungen von Beschäftigten des DaimlerChrysler-Konzerns ergaben, und ließ sich gesondert über Regelverstöße nach Sec. 302 Abs. 5 des Sarbanes-Oxley Acts informieren.



Bernhard Walter
Vorsitzender des
Prüfungsausschusses

Der Prüfungsausschuss ließ sich außerdem, auch unter Berücksichtigung berechtigter Beanstandungen, über die Einführung und Wirksamkeit der internen Kontrollen der Finanzberichterstattung im Rahmen einer entsprechenden Umsetzung von Vorschriften des Sarbanes-Oxley Acts berichten.

Im Februar 2007 prüfte der Ausschuss im Beisein des Abschlussprüfers den Jahresabschluss 2006, den Konzernabschluss 2006 sowie die jeweiligen Lageberichte einschließlich des Jahresberichts gemäß Form 20-F sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Die Prüfungsberichte und wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Der Ausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung der Unterlagen, sich dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns anzuschließen und die aufgestellten Abschlüsse zu billigen.

Auch im Jahr 2006 führte der Ausschuss eine spezifische Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch.

Stuttgart, im Februar 2007

Der Prüfungsausschuss

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bernhard Walter', written in a cursive style.

Bernhard Walter
Vorsitzender

Konzernabschluss

- 136 Überblick
- 138 Erklärung des Vorstands
- 139 Bericht des unabhängigen
registrierten Abschlussprüfers
- 140 Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung
- 142 Konzernbilanz
- 143 Entwicklung des Konzern-
Eigenkapitals
- 144 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 146 Entwicklung des Konzern-
Anlagevermögens

Konzernanhang

- 148 Grundlagen und Methoden
- 162 Erläuterungen zur Konzern-
Gewinn- und Verlustrechnung
- 170 Erläuterungen zur Konzernbilanz
- 194 Erläuterungen zur Konzern-
Kapitalflussrechnung
- 194 Sonstige Erläuterungen

Erklärung des Vorstands

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

Um die Einhaltung der Rechnungslegungsgrundsätze und die Ordnungsmäßigkeit der Unternehmensberichterstattung zu gewährleisten, nutzen wir wirksame interne Steuerungs- und Kontrollsysteme. Diese beinhalten die Anwendung konzernweit einheitlicher Richtlinien, den Einsatz zuverlässiger Software, die Auswahl und Schulung qualifizierten Personals sowie laufende Prüfungen unserer internen Revision. Ferner erfüllen wir die Anforderungen der Section 404 des Sarbanes-Oxley Act zur Einrichtung eines internen Kontrollsystems zur Finanzberichterstattung.

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

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

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



Dieter Zetsche



Bodo Uebber

Bericht des unabhängigen registrierten Abschlussprüfers

An den Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG:

Wir haben die Konzernbilanzen der DaimlerChrysler AG einschließlich der Tochterunternehmen (»DaimlerChrysler«) zum 31. Dezember 2006 und 2005, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, die Aufstellungen über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals sowie die Konzernkapitalflussrechnungen der Geschäftsjahre 2006, 2005 und 2004 (Konzernrechnungslegung) geprüft. Die Konzernrechnungslegung nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (U.S. Generally Accepted Accounting Principles) liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfungen eine Beurteilung über die Konzernrechnungslegung abzugeben.

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

Nach unserer Überzeugung stellt die oben genannte Konzernrechnungslegung in allen wesentlichen Belangen die Vermögens- und Finanzlage des DaimlerChrysler-Konzerns zum 31. Dezember 2006 und 2005 sowie die Ertragslage und die Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2006, 2005 und 2004 in Übereinstimmung mit den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (U.S. Generally Accepted Accounting Principles) angemessen dar.

Wie in Note 1 des Konzernanhangs erläutert, hat DaimlerChrysler zum 31. Dezember 2006 die FASB Interpretation No. 158 »Employers' Accounting for Defined Benefit Pension and Other Postretirement Plans« erstmalig angewandt. Wie in Note 1 und 10 des Konzernanhangs erläutert, hat DaimlerChrysler in 2006 die FASB Interpretation No. 123 (revised) »Share-Based Payment« und in 2005 die FASB Interpretation No. 47 »Accounting for Conditional Asset Retirement Obligations – an interpretation of FASB Statement No. 143« erstmalig angewandt.

Wir haben auch unter Beachtung der Standards des Public Company Accounting Oversight Board (United States) die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems über die Finanzberichterstattung der DaimlerChrysler AG geprüft, das auf Kriterien basiert, die vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegeben werden. Über diese Prüfung haben wir einen separaten Bericht mit Datum vom 26. Februar 2007 erstellt und jeweils einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk zur Einschätzung des Managements sowie zur Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems über die Finanzberichterstattung erteilt.

Stuttgart, den 26. Februar 2007

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Prof. Dr. Nonnenmacher
Wirtschaftsprüfer



Krauß
Wirtschaftsprüfer

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Angaben in Millionen €	Anmerkung	DaimlerChrysler-Konzern		
		2006	2005	2004
Umsatzerlöse	34.	151.589	149.776	142.059
Umsatzkosten	5.	(125.673)	(122.861)	(114.706)
Bruttoergebnis vom Umsatz		25.916	26.915	27.353
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	5.	(18.513)	(18.981)	(17.978)
Forschungs- und Entwicklungskosten		(5.331)	(5.649)	(5.658)
Sonstige betriebliche Erträge	6.	1.305	966	895
Abschreibungen auf Geschäftswerte	11.	-	(30)	-
Ergebnis vor Finanzergebnis		3.377	3.221	4.612
Finanzergebnis (darin Verluste aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i. H. v. 135 Mio. € in 2004)	7.	616	217	(1.077)
Ergebnis vor Ertragsteuern		3.993	3.438	3.535
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	8.	(706)	(513)	(1.177)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust		(56)	(74)	108
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47		3.231	2.851	2.466
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47	10.	(4)	(5)	-
Konzernergebnis		3.227	2.846	2.466
Ergebnis je Aktie (in €)	35.			
Ergebnis je Aktie				
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47		3,16	2,80	2,43
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47		-	-	-
Konzernergebnis		3,16	2,80	2,43
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)				
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47		3,14	2,80	2,43
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47		-	-	-
Konzernergebnis		3,14	2,80	2,43

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

2006	Industriegeschäft ¹		2006	Financial Services ^{1,2}		Angaben in Millionen €
	2005	2004		2005	2004	
134.430	134.340	128.133	17.159	15.436	13.926	Umsatzerlöse
(111.409)	(110.293)	(103.910)	(14.264)	(12.568)	(10.796)	Umsatzkosten
23.021	24.047	24.223	2.895	2.868	3.130	Bruttoergebnis vom Umsatz
(17.300)	(17.722)	(16.747)	(1.213)	(1.259)	(1.231)	Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen
(5.331)	(5.649)	(5.658)	-	-	-	Forschungs- und Entwicklungskosten
1.276	921	833	29	45	62	Sonstige betriebliche Erträge
-	(30)	-	-	-	-	Abschreibungen auf Geschäftswerte
1.666	1.567	2.651	1.711	1.654	1.961	Ergebnis vor Finanzergebnis
599	192	(1.043)	17	25	(34)	Finanzergebnis (darin Verluste aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i.H.v. 135 Mio. € in 2004)
2.265	1.759	1.608	1.728	1.679	1.927	Ergebnis vor Ertragsteuern
(33)	133	(442)	(673)	(646)	(735)	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
(45)	(63)	113	(11)	(11)	(5)	Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust
2.187	1.829	1.279	1.044	1.022	1.187	Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47
(4)	(5)	-	-	-	-	Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47
2.183	1.824	1.279	1.044	1.022	1.187	Konzernergebnis

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

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

Konzernbilanz

	Anmerkung	DaimlerChrysler-Konzern		Industriegeschäft ¹		Financial Services ^{1,2}	
		2006	31. Dezember 2005	2006	31. Dezember 2005	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €							
Aktiva							
Geschäftswerte	11.	1.683	1.881	1.615	1.822	68	59
Sonstige immaterielle Anlagewerte	12.	765	3.191	709	3.133	56	58
Sachanlagen	13.	34.021	36.739	33.880	36.565	141	174
Finanzanlagen	19.	6.001	6.356	5.716	6.084	285	272
Vermietete Gegenstände	14.	36.958	34.238	2.907	3.629	34.051	30.609
Anlagevermögen		79.428	82.405	44.827	51.233	34.601	31.172
Vorräte	15.	17.750	19.139	16.170	17.674	1.580	1.465
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.	7.359	7.595	7.120	7.348	239	247
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	17.	52.334	61.101	-	-	52.334	61.101
Sonstige Vermögenswerte	18.	11.370	8.731	6.566	4.654	4.804	4.077
Wertpapiere	19.	5.985	4.936	5.614	4.502	371	434
Zahlungsmittel	20.	7.136	7.711	5.908	6.894	1.228	817
Umlaufvermögen		101.934	109.213	41.378	41.072	60.556	68.141
Latente Steuern	8.	6.093	7.249	5.873	7.060	220	189
Rechnungsabgrenzungsposten	21.	2.567	1.391	2.463	1.299	104	92
Zur Veräußerung bestimmte Vermögensgegenstände des Geschäftsbereichs Off-Highway	9.	-	1.374	-	1.374	-	-
Summe Aktiva (davon kurzfristig 2006: 72.546 Mio. €; 2005: 74.909 Mio. €)		190.022	201.632	94.541	102.038	95.481	99.594
Passiva							
Gezeichnetes Kapital		2.673	2.647				
Kapitalrücklage		8.588	8.221				
Gewinnrücklagen		33.388	31.688				
Kumuliertes übriges Comprehensive Loss		(10.494)	(6.107)				
Eigene Anteile		-	-				
Eigenkapital	22.	34.155	36.449	25.248	26.859	8.907	9.590
Anteile in Fremdbesitz		663	653	621	614	42	39
Rückstellungen	24.	46.261	46.682	44.810	45.389	1.451	1.293
Finanzverbindlichkeiten	25.	78.518	80.932	5.056	4.146	73.462	76.786
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.	13.716	14.591	13.487	14.381	229	210
Übrige Verbindlichkeiten	27.	7.793	9.053	5.414	6.561	2.379	2.492
Verbindlichkeiten		100.027	104.576	23.957	25.088	76.070	79.488
Latente Steuern	8.	717	4.203	(5.124)	(2.309)	5.841	6.512
Rechnungsabgrenzungsposten	28.	8.199	8.298	5.029	5.626	3.170	2.672
Zur Veräußerung bestimmte Schulden des Geschäftsbereichs Off-Highway	9.	-	771	-	771	-	-
Summe Passiva ohne Eigenkapital (davon kurzfristig 2006: 76.045 Mio. €; 2005: 86.399 Mio. €)		155.867	165.183	69.293	75.179	86.574	90.004
Summe Passiva		190.022	201.632	94.541	102.038	95.481	99.594

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

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

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Kumuliertes übriges Comprehensive Loss			Eigene Anteile	Gesamt
					Marktbewertung von Wertpapieren	Derivative Finanzinstrumente	Anpassungen der Verpflichtungen für Pensionen und Gesundheitsfürsorgeleistungen		
Angaben in Millionen €									
Stand am 1. Januar 2004	2.633	7.915	29.414	(1.163)	333	2.227	(6.873)	-	34.486
Konzernergebnis	-	-	2.466	-	-	-	-	-	2.466
Übriges Comprehensive (Loss)	-	-	-	(715)	(206)	(369)	(748)	-	(2.038)
Comprehensive Income, gesamt									428
Veränderung durch Stock-Options	-	127	-	-	-	-	-	-	127
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(30)	(30)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	30	30
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)
Stand am 31. Dezember 2004	2.633	8.042	30.361	(1.878)	127	1.858	(7.621)	-	33.522
Konzernergebnis	-	-	2.846	-	-	-	-	-	2.846
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	2.727	(18)	(1.223)	(79)	-	1.407
Comprehensive Income, gesamt									4.253
Veränderung durch Stock-Options	-	87	-	-	-	-	-	-	87
Ausgabe neuer Aktien	14	141	-	-	-	-	-	-	155
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(21)	(21)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	21	21
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)
Sonstiges	-	(49)	-	-	-	-	-	-	(49)
Stand am 31. Dezember 2005	2.647	8.221	31.688	849	109	635	(7.700)	-	36.449
Konzernergebnis	-	-	3.227	-	-	-	-	-	3.227
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	(1.817)	33	263	4.549	-	3.028
Anpassungen infolge der Erstanwendung von SFAS 158	-	-	-	-	-	-	(7.415)	-	(7.415)
Übriges Comprehensive Loss, gesamt				(1.817)	33	263	(2.866)	-	(4.387)
Comprehensive loss, gesamt									(1.160)
Veränderung durch Stock-Options	-	39	-	-	-	-	-	-	39
Ausgabe neuer Aktien	26	284	-	-	-	-	-	-	310
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(29)	(29)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	29	29
Dividenden	-	-	(1.527)	-	-	-	-	-	(1.527)
Sonstiges	-	44	-	-	-	-	-	-	44
Stand am 31. Dezember 2006	2.673	8.588	33.388	(968)	142	898	(10.566)	-	34.155

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung *

	DaimlerChrysler-Konzern		
	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Konzernergebnis	3.227	2.846	2.466
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	56	74	(108)
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47	4	5	-
Ergebnis aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	(320)	(732)	(281)
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	7.563	6.341	5.445
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	6.111	6.309	5.860
Veränderung der latenten Steuern	(525)	(809)	(593)
Ergebnis aus at equity bewerteten Gesellschaften	(318)	(103)	933
Veränderung der Finanzinstrumente	(497)	298	(275)
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(975)	(1.370)	(520)
Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)	(44)	(4)	(26)
Veränderung der Rückstellungen	56	45	1.227
Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen	155	(207)	(2.455)
Veränderung bei übrigen Positionen des Umlaufvermögens und sonstigen betrieblichen Passiva:			
– Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	451	(1.519)	(1.393)
– Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(224)	(443)	242
– Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	241	802	1.186
– Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	(945)	820	(648)
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	14.016	12.353	11.060
Zugänge zum Anlagevermögen:			
– Zugänge zu vermieteten Gegenständen	(24.493)	(20.236)	(17.678)
– Erwerb von Sachanlagen	(5.938)	(6.580)	(6.386)
– Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(330)	(272)	(514)
Erlöse aus dem Abgang vermieteter Gegenstände	12.718	11.643	10.468
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	935	1.098	741
Erwerb von Unternehmen	(473)	(552)	(264)
Erlöse aus dem Abgang von Unternehmen	1.158	516	1.218
Zugänge zu/Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	(5.913)	(5.195)	(5.978)
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	5.814	5.288	6.331
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	(27.550)	(27.073)	(30.488)
Zahlungseingänge auf Forderungen gegen Endkunden	18.322	21.262	17.148
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen gegen Endkunden	12.682	8.612	9.531
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	(14.827)	(10.773)	(4.211)
Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	13.467	11.025	3.481
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(153)	15	(81)
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(14.581)	(11.222)	(16.682)
Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung	1.165	1.407	2.453
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	20.315	14.322	15.013
Tilgung von langfristigen Finanzverbindlichkeiten	(19.741)	(15.867)	(13.370)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1.553)	(1.575)	(1.547)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	339	227	30
Erwerb eigener Anteile	(29)	(27)	(30)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	496	(1.513)	2.549
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(467)	620	(313)
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(536)	238	(3.386)
– Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang	7.619	7.381	10.767
– Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende	7.083	7.619	7.381

* Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können Anmerkung 29 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

2006	Industriegeschäft ¹		2006	Financial Services ^{1,2}		Angaben in Millionen €
	2005	2004		2005	2004	
2.183	1.824	1.279	1.044	1.022	1.187	Konzernergebnis
44	63	(113)	12	11	5	Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis
4	5	-	-	-	-	Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47
(323)	(732)	(281)	3	-	-	Ergebnis aus dem Verkauf von Anteilsbesitz
617	667	544	6.946	5.674	4.901	Abschreibungen auf vermietete Gegenstände
6.067	6.248	5.736	44	61	124	Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen
(522)	(356)	(1.211)	(3)	(453)	618	Veränderung der latenten Steuern
(299)	(92)	951	(19)	(11)	(18)	Ergebnis aus at equity bewerteten Gesellschaften
(485)	297	(288)	(12)	1	13	Veränderung der Finanzinstrumente
(991)	(1.320)	(524)	16	(50)	4	Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren
(48)	(3)	(29)	4	(1)	3	Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)
(251)	(32)	1.081	307	77	146	Veränderung der Rückstellungen
155	(207)	(2.455)	-	-	-	Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen
						Veränderung bei übrigen Positionen des Umlaufvermögens und sonstigen betrieblichen Passiva:
633	(1.518)	(1.535)	(182)	(1)	142	- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)
(224)	(419)	210	-	(24)	32	- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
211	806	1.193	30	(4)	(7)	- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
(1.595)	989	(805)	650	(169)	157	- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva
5.176	6.220	3.753	8.840	6.133	7.307	Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit
						Zugänge zum Anlagevermögen:
(3.722)	(4.181)	(3.828)	(20.771)	(16.055)	(13.850)	- Zugänge zu vermieteten Gegenständen
(5.909)	(6.537)	(6.298)	(29)	(43)	(88)	- Erwerb von Sachanlagen
(310)	(253)	(496)	(20)	(19)	(18)	- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva
5.018	4.996	4.514	7.700	6.647	5.954	Erlöse aus dem Abgang vermieteteter Gegenstände
908	1.066	705	27	32	36	Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen
(447)	(566)	(244)	(26)	14	(20)	Erwerb von Unternehmen
1.169	186	1.176	(11)	330	42	Erlöse aus dem Abgang von Unternehmen
26.656	26.963	29.911	(32.569)	(32.158)	(35.889)	Zugänge zu/Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler
(26.137)	(27.246)	(27.849)	31.951	32.534	34.180	Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler
3.643	3.818	4.457	(31.193)	(30.891)	(34.945)	Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden
(3.189)	(2.824)	(3.848)	21.511	24.086	20.996	Zahlungseingänge auf Forderungen gegen Endkunden
(1.059)	(504)	(115)	13.741	9.116	9.646	Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen gegen Endkunden
(14.862)	(10.773)	(4.210)	35	-	(1)	Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
13.467	11.017	3.445	-	8	36	Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
28	75	(189)	(181)	(60)	108	Veränderung sonstiger Geldanlagen
(4.746)	(4.763)	(2.869)	(9.835)	(6.459)	(13.813)	Cash Flow aus der Investitionstätigkeit
3.734	848	1.481	(2.569)	559	972	Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung
4.522	2.297	2.661	15.793	12.025	12.352	Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten
(8.671)	(4.609)	(6.953)	(11.070)	(11.258)	(6.417)	Tilgung von langfristigen Finanzverbindlichkeiten
(603)	(287)	(585)	(950)	(1.288)	(962)	Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)
303	195	(255)	36	32	285	Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)
(29)	(27)	(30)	-	-	-	Erwerb eigener Anteile
(744)	(1.583)	(3.681)	1.240	70	6.230	Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit
(428)	548	(291)	(39)	72	(22)	Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)
(742)	422	(3.088)	206	(184)	(298)	Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)
6.803	6.381	9.469	816	1.000	1.298	Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang
6.061	6.803	6.381	1.022	816	1.000	Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende

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

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

Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens

	01.01.2006	Währungs- änderungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Zugänge	Anschaffungs-/Herstellungskosten		31.12.2006
					Umbu- chungen	Abgänge	
Angaben in Millionen €							
Geschäftswerte	3.082	(262)	-	8	-	48	2.780
Sonstige immaterielle Anlagewerte	4.132	(341)	(1)	258	10	2.226	1.832
Immaterielle Anlagewerte	7.214	(603)	(1)	266	10	2.274	4.612
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	22.379	(1.126)	(74)	228	497	657	21.247
Technische Anlagen und Maschinen	35.104	(2.203)	(470)	882	1.798	1.772	33.339
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	27.378	(1.698)	(65)	1.023	2.219	1.651	27.206
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4.680	(370)	(1)	4.090	(4.554)	47	3.798
Sachanlagen	89.541	(5.397)	(610)	6.223	(40)	4.127	85.590
Anteile an verbundenen Unternehmen	930	(11)	(92)	106	(15)	151	767
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	138	-	-	92	-	112	118
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	3.983	(7)	(14)	68	3	46	3.987
Beteiligungen	768	(4)	(6)	90	12	42	818
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	73	(6)	-	-	-	38	29
Wertpapiere des Anlagevermögens	607	(91)	-	50	-	-	566
Sonstige Ausleihungen	226	(1)	(113)	6	-	85	33
Finanzanlagen	6.725	(120)	(223)	412	-	474	6.320
Vermietete Gegenstände	44.896	(3.896)	-	24.522	30	17.223	48.329

1 Währungsumrechnung mit Kursen am jeweiligen Bilanzstichtag.

Die Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens ist Bestandteil des Konzernanhangs.

01.01.2006	Währungs- änderungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Laufendes Jahr	Umbu- chungen	Abschreibungen		Buchwerte ¹		
					Abgänge	31.12.2006	31.12.2006	31.12.2005	
Angaben in Millionen €									
1.201	(102)	-	-	-	2	1.097	1.683	1.881	Geschäftswerte
941	(67)	(1)	255	1	62	1.067	765	3.191	Sonstige immaterielle Anlagewerte
2.142	(169)	(1)	255	1	64	2.164	2.448	5.072	Immaterielle Anlagewerte
10.501	(418)	(60)	568	(72)	419	10.100	11.147	11.878	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken
23.654	(1.307)	(436)	2.465	(25)	1.712	22.639	10.700	11.450	Technische Anlagen und Maschinen
18.546	(1.110)	(61)	2.763	90	1.495	18.733	8.473	8.832	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
101	(4)	-	-	-	-	97	3.701	4.579	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau
52.802	(2.839)	(557)	5.796	(7)	3.626	51.569	34.021	36.739	Sachanlagen
164	-	(1)	50	-	59	154	613	766	Anteile an verbundenen Unternehmen
6	-	-	-	-	1	5	113	132	Ausleihungen an verbundene Unternehmen
10	-	(10)	-	-	-	-	3.987	3.973	Beteiligungen an assoziierten Unternehmen
180	-	(3)	10	-	35	152	666	588	Beteiligungen
1	-	-	-	-	-	1	28	72	Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht
1	-	-	-	-	-	1	565	606	Wertpapiere des Anlagevermögens
7	-	-	-	-	3	4	29	219	Sonstige Ausleihungen
369	-	(12)	60	-	98	319	6.001	6.356	Finanzanlagen
10.658	(914)	-	7.563	6	5.942	11.371	36.958	34.238	Vermietete Gegenstände

Konzernanhang

Grundlagen und Methoden

1. Grundsätze der Rechnungslegung

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

Einzelne Vorjahresangaben sind an die Darstellung des Berichtsjahres angepasst worden.

Um den Vertrieb bestimmter im DaimlerChrysler-Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher auch wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns zu ermöglichen, haben wir den geprüften Konzernabschluss um ungeprüfte Informationen zu Industriegeschäft bzw. zu den Financial Services ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Industriegeschäft bzw. Financial Services im Einklang mit US-GAAP darzustellen. Die Informationen zu den Financial Services des Konzerns beinhalten das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG. Die Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services umfassen grundsätzlich konzerninterne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen und die Unterstützung bei speziellen Fahrzeugfinanzierungsprogrammen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und den Financial Services sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

Schätzungen. Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die bilanzierten Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten sowie die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag und die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode betreffen. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Annahmen und Schätzungen betroffen sind, sind zum Beispiel die Werthaltigkeit von Vermieteten Gegenständen, die Einbringbarkeit von Forderungen aus der Absatzfinanzierung und von Leasingforderungen, Verpflichtungen aus der Gewährung von Verkaufsanreizen, Garantieverpflichtungen, Vermögensgegenstände und Verpflichtungen, die sich auf Leistungen an Arbeitnehmer beziehen sowie die Nutzungsdauern des Anlagevermögens. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Risiken und Unsicherheiten. Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von DaimlerChrysler ist Risiken und Unsicherheiten ausgesetzt. Faktoren, die die zukünftige Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beeinflussen und damit eine Abweichung von den Erwartungen verursachen können, sind unter anderem eine weitere Verschlechterung der Lage der Weltwirtschaft, Überkapazitäten und Wettbewerbsintensität in der Automobilindustrie, Abhängigkeiten von Zulieferern von Teilen oder Dienstleistungen, insbesondere bei Exklusivlieferanten, Konzentration der Umsatzerlöse auf die USA und Westeuropa, Vereinbarungen mit Arbeitnehmervvertretungen, die einen hohen Anteil an der Belegschaft repräsentieren, Entwicklungen der Währungskurse, der Zinssätze und der Rohstoffpreise sowie wesentliche Gerichtsverfahren und umweltrechtliche bzw. sonstige gesetzliche Bestimmungen.

Grundsätze der Konsolidierung. Die Abschlüsse der DaimlerChrysler AG und aller wesentlichen, in ihrem Mehrheitsbesitz stehenden Tochtergesellschaften sowie die Abschlüsse bestimmter Gesellschaften (»Variable Interest Entities«), bei denen der Konzern wesentlicher Nutznießer ist, werden in den Konzernabschluss einbezogen (vgl. Anmerkung 2).

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften und konsolidierten »Variable Interest Entities« wurden eliminiert.

Anteile an assoziierten Unternehmen. Wesentliche Beteiligungen werden nach der Equity-Methode bilanziert, wenn DaimlerChrysler keinen beherrschenden Anteil hält, aber einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik der Beteiligungsgesellschaft (»assoziertes Unternehmen«) ausüben kann.

Im Erwerbszeitpunkt einer nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung wird die Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligem Eigenkapital zunächst durch bestimmte Anpassungen an die Zeitwerte den Vermögensgegenständen und Schulden dieser Beteiligung zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäftswert angesetzt und nicht planmäßig abgeschrieben.

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

Die Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) stellt ein wesentliches assoziiertes Unternehmen dar. Da der Konzernabschluss von EADS nicht rechtzeitig vorliegt, um die Equity-Methode periodengerecht anzuwenden, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste dieser Beteiligung mit einem zeitlichen Versatz von drei Monaten im Konzernabschluss von DaimlerChrysler berücksichtigt.

Währungsumrechnung. Die Vermögensgegenstände und Schulden ausländischer Geschäftstätigkeiten, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden nach dem Konzept der funktionalen Währung grundsätzlich mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Die daraus resultierenden Umrechnungsdifferenzen werden als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Loss im Eigenkapital ausgewiesen. Die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen dieser ausländischen Geschäftstätigkeiten werden mit Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse des US-\$, als der wesentlichen ausländischen Währung, haben sich wie folgt entwickelt:

	2006	2005	2004
	1 € =	1 € =	1 € =
Mittelkurs zum 31. Dezember	1,3170	1,1797	1,3621
Periodendurchschnittskurse			
1. Quartal	1,2023	1,3113	1,2497
2. Quartal	1,2582	1,2594	1,2046
3. Quartal	1,2743	1,2199	1,2218
4. Quartal	1,2887	1,1897	1,2977

Umsatzrealisierung. Umsätze aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn ein Vertrag wirksam zu Stande gekommen ist, die Lieferung erfolgt ist bzw. die Leistung erbracht wurde, ein Preis vereinbart und bestimmbar ist und von dessen Bezahlung ausgegangen werden kann. Die Umsatzerlöse werden abzüglich Skonti, Preisnachlässen, Kundenboni und Rabatten sowie von Kunden einbehaltene und an staatliche Behörden abgeführte Steuern ausgewiesen. Nicht in Geld bestehende Vergünstigungen, die den Verkaufspreis nicht mindern, sowie Fracht- und Versandkosten werden unter den Umsatzkosten der jeweiligen Periode ausgewiesen.

Aufgrund unterschiedlicher markt- und produktabhängiger Faktoren, wie zum Beispiel Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, wirtschaftliche Rahmenbedingungen, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden, setzt DaimlerChrysler Verkaufsanreize zur Steuerung der Verkaufspreise ein. Der Konzern behält es sich vor, zu einem Zeitpunkt seiner Wahl unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung anzubieten, einschließlich finanzieller Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen.

Der Konzern berücksichtigt die geschätzten Auswirkungen der Verkaufsförderprogramme zum Zeitpunkt des Verkaufs an die Händler bzw. Kunden als Erlösschmälerung. Diese Erlösschmälerungen beinhalten sowohl die den Kunden und Händlern bereits gewährten bzw. angebotenen Verkaufsförderprogramme als auch die erwarteten Änderungen an diesen Programmen zur Reduzierung der Fahrzeugbestände bei den Händlern.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine vertraglich verlängerte, separat berechnete Gewährleistung an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit ertragswirksam aufgelöst. Die Auflösung erfolgt proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Sofern Erfahrungswerte nur unzureichend vorliegen, werden die Erträge linear realisiert. Ein Verlust aus diesen Verträgen wird im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die Summe der erwarteten Kosten für vertragliche Leistungen die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigt.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien Wartungsverträgen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Bilanzierungseinheiten auf der Grundlage ihrer relativen beizulegenden Zeitwerte, wenn die Voraussetzungen für die Aufteilung erfüllt sind.

Sofern durch das Financial Services Segment im Rahmen spezieller Finanzierungsprogramme Zinssätze angeboten werden, die – um den Fahrzeugverkauf zu fördern – unterhalb der marktüblichen Zinssätze liegen, wird der Unterschiedsbetrag aus beiden Zinssätzen bei Abschluss des Vertrages bei den Umsatzerlösen gekürzt und in der Bilanz als Erträge nachfolgender Geschäftsjahre abgegrenzt. Diese Abgrenzung wird unter Anwendung der Zinsmethode ertragswirksam über die vereinbarte Vertragslaufzeit der Forderung aufgelöst. Im Falle einer vorzeitigen Tilgung der zinssubventionierten Forderung oder eines Forderungsverkaufs werden die zu diesem Zeitpunkt noch abgegrenzten Beträge aufgelöst.

Fahrzeugverkäufe, bei denen der Konzern eine Restwertgarantie abgibt (z. B. bei Verkäufen an einige Autovermieter), werden gemäß Emerging Issues Task Force (»EITF«) 95-1 »Revenue Recognition on Sales with a Guaranteed Minimum Resale Value« als »Operating Lease« bilanziert. Restwertgarantien verpflichten DaimlerChrysler entweder zu Ausgleichszahlungen an den Kunden, wenn bei Wiederverkauf des Fahrzeugs im Rahmen einer Auktion der vom Kunden erzielte Erlös unter dem garantierten Restwert liegt, oder zum Rückkauf des Fahrzeugs nach einer festgelegten Laufzeit zu einem garantierten Betrag. Gewinne und Verluste aus dem Wiederverkauf der Fahrzeuge sind im Bruttoergebnis vom Umsatz enthalten.

Erlöse aus »Operating Leases« werden linear über die Laufzeit des Vertrages realisiert.

Umsätze aus Forderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts werden nach der Zinsmethode realisiert. Die Vereinnahmung von Zinserträgen aus Finanz- und Leasingforderungen wird grundsätzlich ausgesetzt, wenn die vertraglich vereinbarten Ratenzahlungen ab einer Bandbreite von 60 bis 120 Tagen überfällig werden.

Forderungsverkäufe. Der Konzern veräußert wesentliche Umsätze von Finanzforderungen aus dem Fahrzeuggeschäft im Rahmen von »Asset-Backed-Securities«- und »Whole Loan Sales«-Maßnahmen an Trusts und betreibt üblicherweise für solche Forderungen weiterhin das »Servicing« (u. a. Inkasso) gegen eine Servicing Gebühr. Die Bilanzierung von Forderungsverkäufen basiert gemäß den Bestimmungen des Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 140 »Accounting for Transfers and Servicing of Financial Assets and Extinguishment of Liabilities« auf dem »Financial Components Approach«, der auf die Verfügungsrechte abstellt.

Erträge aus Servicing Gebühren werden nach der Zinsmethode über die Restlaufzeit der jeweiligen verkauften Forderungen verteilt.

Gewinne und Verluste aus dem Verkauf von Finanzforderungen werden zum Zeitpunkt der Veräußerung in den Umsatzerlösen realisiert. Zur Ermittlung des Gewinns bzw. Verlustes aus dem Verkauf von Finanzforderungen erfolgt eine Aufteilung in zurückbehaltene und in veräußerte Forderungen entsprechend den anteiligen Zeitwerten.

Weitere Informationen zu den Forderungsverkäufen des Konzerns sind in Anmerkung 33 enthalten.

Erwartete Forderungsausfälle. DaimlerChrysler ermittelt die Wertberichtigung von zweifelhaften Forderungen auf Grundlage von systematischen, regelmäßigen Überprüfungen sowie Bewertungen im Rahmen der Kreditüberwachung. Diese Überwachung berücksichtigt historische Forderungsausfälle, die Größe und Zusammensetzung der Portfolios, die aktuelle Wirtschaftsentwicklung, die Zeitwerte bzw. die Angemessenheit von Sicherheiten, sowie andere relevante Faktoren. Bestimmte Forderungsportfolios werden auf aggregierter Ebene beurteilt. Dies erfolgt vorrangig auf Basis historischer Forderungsausfälle, die hinsichtlich der aktuellen Wirtschaftsentwicklung angepasst werden und berücksichtigt auch die Entwicklung von Zeitwerten sowie die Angemessenheit von Sicherheiten. Der Wertberichtigungsbedarf bei bestimmten Forderungen, wie Händlerforderungen und Forderungen gegenüber Großkunden, wird einzeln auf Basis von Zeitwerten der entsprechenden Sicherheiten untersucht. Forderungen werden gegen diese Wertberichtigung ausgebucht, wenn sie als uneinbringlich zu betrachten sind. DaimlerChrysler generiert oder kauft grundsätzlich keine Forderungen mit dem Ziel diese zu verkaufen. Forderungen, die als »zum Verkauf bestimmt« klassifiziert sind, werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungskosten und Marktpreisen bewertet, wenn feststeht, dass der Marktpreis der Forderung die erwarteten zukünftigen Zahlungsströme aus dieser Forderung darstellt.

Forschung und Entwicklung sowie Werbung und Absatzförderung. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sowie für Werbung und Absatzförderung werden bei Anfall ergebniswirksam behandelt.

Verkauf neu ausgegebener Anteile an Tochterunternehmen. Gewinne und Verluste aus der Ausgabe neuer Anteile von Tochterunternehmen an Dritte, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns vermindert (»Verwässerungsgewinne und -verluste«) sowie DaimlerChrysler's Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung in der Zeile »sonstiges Finanzergebnis« berücksichtigt.

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag. Die laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen des Jahres sowie den nationalen Steuervorschriften berechnet. Darüber hinaus beinhalten die laufenden Steuern des Jahres auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht veranlagte Jahre sowie Zinsen auf Steuern bzw. steuerliche Nebenleistungen. Die latenten Steuern spiegeln – mit Ausnahme ergebnisneutral vorzunehmender Veränderungen – die Entwicklung der aktiven und passiven latenten Steuern wider. Aktive und passive latente Steuern werden auf Basis von temporären Unterschieden zwischen den bilanziellen und steuerlichen Wertansätzen inklusive Unterschieden aus Konsolidierung, Verlustvorträgen und Steuergutschriften ermittelt. Dabei kommen die bei Umkehrung der Unterschiede bzw. Nutzung der Verlustvorträge und Steuergutschriften gültigen nationalen Steuergesetze und Steuersätze zur Anwendung. DaimlerChrysler nimmt eine Wertberichtigung auf aktive latente Steuern vor, wenn mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50% aktive latente Steuern nicht genutzt werden können.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und ähnlicher Verpflichtungen erfolgt basierend auf der »Projected Unit Credit Method« gemäß SFAS 87 »Employers' Accounting for Pensions« bzw. SFAS 106 »Employers' Accounting for Postretirement Benefits Other Than Pensions«.

Die erwarteten Vermögenserträge aus den Fondsvermögen werden auf Grundlage der langfristig erwarteten Verzinsung und des Zeitwerts der Fondsvermögen angesetzt. Die Tilgung von kumulierten versicherungsmathematischen Gewinnen oder Verlusten ist Teil der Netto-Altersversorgungsaufwendungen eines Geschäftsjahres, wenn zu Beginn des Geschäftsjahres die aufgelaufenen versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste 10% des höheren Betrags von 1) dem Anwartschaftsbarwert bei Pensionsplänen oder dem versicherungsmathematischen Barwert der erdienten Ansprüche bei anderen Versorgungsleistungen oder 2) dem Zeitwert des Fondsvermögens übersteigen. In diesem Fall ermittelt sich der ergebniswirksam zu berücksichtigende Tilgungsbetrag aus dem übersteigenden Betrag geteilt durch die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Mitarbeiter (vgl. Anmerkung 24a).

Die Berücksichtigung des Finanzierungsstatus in der Bilanz gemäß SFAS 158 »Employers' Accounting for Defined Benefit Pension and Other Postretirement Plans – an amendment of FASB Statements No. 87, 88, 106 and 132(R)« wurde per 31. Dezember 2006 erstmals angewendet. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden versicherungsmathematische Gewinne und Verluste bilanziell nur mit zeitlicher Verzögerung berücksichtigt und der Finanzierungsstatus nicht in der Bilanz erfasst. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste umfassen Änderungen des Anwartschaftsbarwerts (bei Pensionsplänen), des versicherungsmathematischen Barwerts der erdienten Ansprüche (bei anderen Versorgungsleistungen) oder Abweichungen zwischen den tatsächlichen und erwarteten Vermögenserträgen der Fondsvermögen oder Prämienänderungen. Mit der Übernahme der Ansatzvorschriften des SFAS 158 zum 31. Dezember 2006 wird der Finanzierungsstatus vollständig in der Bilanz berücksichtigt. Gemäß SFAS 158 ergibt sich demnach der Buchwert des Vermögenswertes oder der Schuld aus Pensionsplänen oder Plänen über ähnliche Verpflichtungen aus der Differenz des versicherungsmathematischen Barwertes der erdienten Ansprüche und dem Marktwert des Planvermögens. Die überfinanzierten Pläne werden zu einem Vermögenswert und die unterfinanzierten Pläne zu einer Rückstellung zusammengefasst. Die Gegenbuchung für die bislang noch nicht berücksichtigten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste und die nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen bzw. -erträge ist im übrigen kumulierten Comprehensive Loss erfolgt. Die Berücksichtigung im kumulierten übrigen Comprehensive Loss erfolgt nach Steuern vom Einkommen und vom Ertrag mit entsprechenden Anpassungen bei aktiven bzw. passiven latenten Steuern. Die Anwendung von SFAS 158 hat keine Auswirkungen auf die Berücksichtigung der Nettopensionsaufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

Ergebnis je Aktie. Bei der Kenngröße »Ergebnis je Aktie« (»Basic Earnings per Share«) wird der Verwässerungseffekt nicht berücksichtigt; das Konzernergebnis wird jeweils durch den gewogenen Durchschnitt der Zahl der ausgegebenen Aktien dividiert. Die Kenngröße »Ergebnis je Aktie (voll verwässert)« (»Diluted Earnings per Share«) berücksichtigt nicht nur tatsächlich ausgegebene, sondern auch alle aufgrund von Wertpapieren oder anderen Rechten möglicherweise auszugebenden Aktien. Weitere Informationen sind in Anmerkung 35 enthalten.

Geschäftswerte und sonstige immaterielle Anlagewerte.

Im Konzern werden alle Unternehmenserwerbe, die nach dem 30. Juni 2001 initiiert wurden, gemäß SFAS 141 »Business Combinations« nach der Erwerbsmethode (»Purchase Method«) bilanziert. Der Betrag, um den die Anschaffungskosten der Beteiligung die Summe der Zeitwerte der erworbenen Vermögensgegenstände und Schulden übersteigt, wird als Geschäftswert angesetzt nach Berücksichtigung derjenigen erworbenen immateriellen Anlagewerte, die getrennt von einem Geschäftswert zu aktivieren bzw. zu berichten sind.

Erworbene Geschäftswerte und immaterielle Anlagewerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Werthaltigkeit untersucht. Daimler-Chrysler überprüft die Werthaltigkeit seiner Geschäftswerte mindestens einmal jährlich bzw. bei Eintritt wesentlicher Ereignisse oder veränderter Verhältnisse, die darauf hindeuten, dass der Zeitwert einer Berichtseinheit des Konzerns deren Buchwert unterschreitet. Der Zeitwert jeder Berichtseinheit des Konzerns wird auf Basis der Barwerte geschätzter zukünftiger Zahlungsströme bestimmt. Aktivierte immaterielle Anlagewerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit untersucht, bis festgestellt wird, dass die Nutzungsdauer nicht mehr unbestimmt ist. Darüber hinaus werden erworbene immaterielle Anlagewerte mit bestimmter Nutzungsdauer zu Anschaffungskosten bewertet, linear über ihre Nutzungsdauer von zwei bis zehn Jahren auf den geschätzten Restwert abgeschrieben und immer dann auf Werthaltigkeit überprüft, wenn Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes oder einer Gruppe von Vermögensgegenständen nicht mehr werthaltig sein könnte.

Sachanlagen. Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten zuzüglich des Zeitwertes gegebenenfalls bestehender und zuverlässig schätzbarer Verpflichtungen aus dem Abgang von Sachanlagen und abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sachanlagen, die im Rahmen eines »Capital Lease« bilanziert werden, sind mit dem niedrigeren Wert aus dem Barwert der Mindestleasingzahlungen und dem Zeitwert des Leasinggegenstands, abzüglich kumulierter Abschreibungen berücksichtigt. Die Abschreibung erfolgt linear. Die Herstellungskosten selbst erstellter Anlagen umfassen Material- und Fertigungseinzelkosten und zurechenbare Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen sowie den Zeitwert gegebenenfalls bestehender Verpflichtungen aus dem Abgang von Sachanlagen. Herstellungskosten umfassen auch Finanzierungskosten, wenn es sich um langfristige Baumaßnahmen handelt und eine direkte Zuordnung möglich ist. Diese aktivierten Finanzierungskosten werden über die geschätzte Nutzungsdauer der entsprechenden Anlage abgeschrieben. Sachanlagen werden über folgende Nutzungsdauern abgeschrieben:

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	5 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	3 bis 30 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 bis 33 Jahre

Leasing. Als Leasing-Verträge gelten alle Vereinbarungen, die das Recht zur Nutzung einer bestimmten Sachanlage für einen festgelegten Zeitraum übertragen. Dies gilt auch für Vereinbarungen, in denen die Übertragung eines solchen Rechtes nicht ausdrücklich beschrieben ist. DaimlerChrysler nutzt als Leasing-Nehmer Sachanlagen und vermietet als Leasing-Geber vor allem Personenwagen und Nutzfahrzeuge. Die in den US-GAAP enthaltenen Regeln sehen bestimmte Kriterien vor, nach denen auf der Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob dem Leasing-Nehmer (sog. »Capital Lease«) oder dem Leasing-Geber (sog. »Operating Lease«) das wirtschaftliche Eigentum am Leasing-Gegenstand zuzurechnen ist. Mietaufwendungen aus »Operating Lease«, bei denen der Konzern als Leasing-Nehmer auftritt, werden über die entsprechenden Leasing-Zeiträume linear berücksichtigt. Vermietete Gegenstände, die DaimlerChrysler als Leasing-Geber bei »Operating Lease« bilanziert, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf die erwarteten Restwerte abgeschrieben. Die erwarteten Restwerte werden anhand von unabhängigen, veröffentlichten Informationen und historischen, auf die Zukunft projizierten Erfahrungen zu Wiederverkaufswerten der vermieteten Gegenstände geschätzt.

Außerplanmäßige Abschreibung von Anlagevermögen. Der Konzern überprüft Sachanlagen, die gehalten und weiterhin genutzt werden, sowie erworbene, planmäßig abzuschreibende immaterielle Anlagewerte auf Werthaltigkeit, sobald Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes oder einer Gruppe von Vermögensgegenständen nicht mehr werthaltig sein könnte. Die Werthaltigkeit eines langfristig genutzten Vermögensgegenstandes oder einer Gruppe von Vermögensgegenständen wird durch Vergleich des Buchwertes mit den geschätzten zukünftigen undiskontierten Cash Flows beurteilt, die aufgrund der Nutzung erwartungsgemäß entstehen. Wenn der Buchwert eines Vermögensgegenstandes oder einer Gruppe von Vermögensgegenständen die geschätzten zukünftigen undiskontierten Cash Flows übersteigt, wird eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe des Unterschiedsbetrags zwischen dem bisherigen Buchwert und dem Zeitwert vorgenommen.

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden. Zur Veräußerung bestimmte Sachanlagen und in Veräußerungsgruppen zusammengefasste Vermögensgegenstände und Schulden werden separat angegeben. Zur Veräußerung bestimmte Sachanlagen werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Zeitwert abzüglich noch anfallender Veräußerungskosten bewertet. Diese Sachanlagen werden nicht weiter abgeschrieben. Weitere Informationen sind in Anmerkung 9 enthalten.

Umlaufvermögen. Das Umlaufvermögen umfasst die Vorräte, Forderungen, Wertpapiere und Zahlungsmittel einschließlich der Beträge, die nach einem Jahr fällig werden. In den Anmerkungen sind die Beträge mit einer Fälligkeit von über einem Jahr angegeben.

Vorräte. Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Marktpreisen angesetzt, wobei bei der Bestimmung des Materialaufwands im Allgemeinen das Durchschnittswertverfahren oder die Fifo-Methode (»First-in-First-out«) zur Anwendung kommt. Einige Tochtergesellschaften in den USA bewerten bestimmte Vorräte nach der Lifo-Methode (»Last-in-First-out«). Die Herstellungskosten umfassen neben den Material- und Fertigungseinzelkosten anteilige Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen.

Wertpapiere und Beteiligungen. Wertpapiere und Beteiligungen werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet, sofern dieser verfügbar ist. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Marktbewertung von Wertpapieren, die mit der Absicht zur kurzfristigen Veräußerung erworben wurden bzw. gehalten werden (Handelsbestand oder »Trading«-Papiere), werden ergebniswirksam erfasst. Unrealisierte Gewinne und Verluste aller anderen zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere und bestimmter Beteiligungen (Anlagebestand oder »Available-for-Sale«-Papiere) werden bis zu deren Verkauf, unter Berücksichtigung von Steuern, als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Loss ausgewiesen. Alle sonstigen Wertpapiere und Beteiligungen werden mit ihren Anschaffungskosten bewertet. Sinkt der Zeitwert eines zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiers oder einer zu Anschaffungskosten bilanzierten Beteiligung nicht nur vorübergehend unter den Buchwert, führt dies zu einer erfolgswirksamen Abschreibung des Buchwertes auf den beizulegenden Zeitwert, der die neue Basis für die Anschaffungskosten des Wertpapiers bzw. der Beteiligung darstellt.

Bewertung zurückbehaltener Anteilsrechte an verkauften Forderungen. DaimlerChrysler behält Anteilsrechte an einigen verkauften und verbrieften Kunden- und Händlerforderungen zurück. Zurückbehaltene Anteilsrechte stellen das Recht des Konzerns dar, Zahlungen aus den verkauften Forderungen zu erhalten, die über die Beträge hinausgehen, die vom Trust benötigt werden, um Tilgung und Zinsen gegenüber den Investoren, Servicing-Gebühren und andere notwendige Zahlungen sicherzustellen. Der Konzern bestimmt den Wert seiner zurückbehaltene Anteilsrechte anhand diskontierter Cash Flows zum Zeitpunkt des Verkaufs und zu jedem Quartalsende. Die Bewertung berücksichtigt historische und erwartete Zahlungseingänge für Tilgung und Zins aus den verkauften Forderungen, erwartete zukünftige Forderungsausfälle sowie geschätzte Rückzahlungen von Tilgung und Zins auf Finanzaktiva, die an Dritte ausgegeben wurden und durch verkaufte Forderungen gesichert sind.

Entsprechend der Bilanzierung von »Available-for-Sale«-Wertpapieren berücksichtigt der Konzern unrealisierte Gewinne bzw. Verluste aus Veränderungen des Zeitwertes von zurückgehaltenen Anteilsrechten nach Abzug der hierauf entfallenden Steuern bis zu deren Realisierung als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Loss im Eigenkapital. Aufgrund des nicht vorhandenen Markts für den An- oder Verkauf zurückbehaltener Anteilsrechte bestimmt der Konzern den zu schätzenden Zeitwert der zurückgehaltenen Anteilsrechte durch Diskontierung der geschätzten Zahlungseingänge (»Cash-Out«-Methode) unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten Zinssatzes. Zur Bestimmung des Zeitwerts der zurückgehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen nimmt der Konzern Schätzungen bezüglich des Anteils vorzeitiger Tilgungen, der Forderungsausfälle und der Zinsstrukturkurve vor. Diese Schätzungen basieren auf entsprechenden Erfahrungen bei vergleichbaren Forderungen, auf spezifischen Eigenschaften der veräußerten Forderungen bzw. auf an der Konjunkturerwartung orientierten Zinsstrukturkurven.

Eine erfolgswirksame Wertberichtigung aufgrund einer voraussichtlich nicht nur vorübergehenden Wertminderung ist in der Periode vorzunehmen, in der die geschätzten Cash Flows unter die Cash Flows sinken, die den Buchwerten der jeweiligen zurückgehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen zugrunde gelegt worden sind (nach Forderungsgruppen). Wertberichtigungen aufgrund von voraussichtlich nicht vorübergehenden Wertminderungen werden grundsätzlich als Umsatzreduzierung berücksichtigt.

Liquide Mittel. Die liquiden Mittel des Konzerns werden unter verschiedenen Bilanzpositionen ausgewiesen. Anmerkung 20 enthält hierzu nähere Informationen. Im Rahmen der Konzern-Kapitalflussrechnung berücksichtigt der Konzern Kassenbestände, Schecks und Sichteinlagen bei Banken sowie Zahlungsmitteläquivalente in Form von Wertpapieren mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge-Aktivitäten. Derivative Finanzinstrumente wie z. B. Termingeschäfte, Swaps, Optionen, Futures, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Caps und Floors werden bei DaimlerChrysler für Sicherungszwecke eingesetzt. Die Bilanzierung der Finanzinstrumente basiert auf den Vorschriften von SFAS 133 »Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities« in der geänderten Fassung. Zum Zeitpunkt des Abschlusses eines derivativen Vertrages designiert DaimlerChrysler das Derivat als Absicherung von Zeitzwertschwankungen eines Vermögensgegenstandes, einer Verbindlichkeit oder einer verbindlichen Vertragsvereinbarung (Fair Value Hedge) oder als Absicherung einer geplanten Transaktion bzw. von zukünftigen Cash Flow-Schwankungen im Zusammenhang mit einem Vermögensgegenstand bzw. einer Verbindlichkeit (Cash Flow Hedge) oder als Absicherung einer Auslandsbeteiligung. DaimlerChrysler bilanziert alle derivativen Finanzinstrumente unabhängig vom Zweck oder der beabsichtigten Verwendung, für die sie gehalten werden, als Vermögensgegenstände oder Rückstellungen und bewertet sie mit ihrem Zeitwert. Zeitwertveränderungen der Derivate werden regelmäßig im Ergebnis oder im Eigenkapital als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Loss berücksichtigt, je nachdem, ob es sich bei den Hedge-Beziehungen um Fair Value Hedges oder Cash Flow Hedges handelt. Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte ergebniswirksam verbucht. Die Zeitwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst erfolgsneutral im übrigen kumulierten Comprehensive Loss berücksichtigt. Die Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Ergebnis berücksichtigt. Derivative Instrumente, die nicht die Voraussetzungen für ein Hedge-Accounting erfüllen, werden erfolgswirksam zum Zeitwert bilanziert. Darüber hinaus sieht SFAS 133 vor, dass bestimmte, in Basisverträge eingebettete derivative Instrumente separat bilanziert werden.

Weitere Informationen zu den Finanzinstrumenten sind in Anmerkung 32 enthalten.

Rückstellungen. Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten wahrscheinlich ist und die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungsbetrages zuverlässig schätzbar ist. Bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen werden die Rückstellungen regelmäßig angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte, bei Beginn eines Leasingvertrags oder bei Initiierung neuer Garantemaßnahmen gebildet. Die Schätzung der passivierten Garantieraufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten. Die Rückstellung berücksichtigt Rückgriffsforderungen an Zulieferer, sofern in den verkauften Produkten, für die DaimlerChrysler die Garantie übernimmt, Komponenten enthalten sind, die den Garantieverpflichtungen des Zulieferers unterliegen und wahrscheinlich erstattet werden.

Die Rückstellung für Verkaufsfördermaßnahmen berücksichtigt die geschätzten Kosten für die Verkaufsfördermaßnahmen und die Anzahl der im Vorratsbestand der Händler gehaltenen Fahrzeuge. Die Mehrheit der sich bei den Händlern im Vorratsbestand befindenden Fahrzeuge wird innerhalb des folgenden Quartals verkauft. Bei den Anpassungen der Rückstellung für Verkaufsfördermaßnahmen werden aktuelle Erfahrungswerte berücksichtigt.

DaimlerChrysler nimmt zum Zeitpunkt einer Garantiezusage eine Passivierung in Höhe des Zeitwertes für die grundsätzliche Übernahme der Verpflichtung aus der Gewährung der Garantie vor. Diese Vorschriften werden auf alle nach dem 31. Dezember 2002 neu herausgegebenen oder modifizierten Garantien angewendet. Wenn die Inanspruchnahme aus der Garantie wahrscheinlich ist und der Betrag zuverlässig geschätzt werden kann, wird für jede Garantie unabhängig vom Datum ihrer Gewährung eine Rückstellung für einen wahrscheinlichen Verlust gebildet. Weitere Informationen zu den Verpflichtungen des Konzerns aus Garantien sind in den Anmerkungen 24b und 31 enthalten.

DaimlerChrysler berücksichtigt Verpflichtungen aus dem Abgang von Sachanlagen, einschließlich solcher, bei denen der zeitliche Anfall und die Methode zur Begleichung der Verpflichtung von einem zukünftigen Ereignis abhängen, mit ihrem Zeitwert in der Periode, in der die Verpflichtung im Zusammenhang mit der Stilllegung der Sachanlage begründet wird. In Folgeperioden wird der Buchwert an die Änderungen in den erwarteten Zahlungsströmen angepasst und aufgezinst.

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

Aktienorientierte Vergütung. DaimlerChrysler hat erstmalig die Vorschriften von SFAS 123 »Accounting for Stock-Based Compensation« prospektiv auf alle Vergütungspläne angewendet, die seit dem 1. Januar 2003 begeben, modifiziert oder abgewickelt wurden. Für alle Stock-Option-Pläne, die nach dem 31. Dezember 2002 gewährt wurden, wird der Personalaufwand grundsätzlich zum Ausgabezeitpunkt der Stock-Options über den mit Hilfe eines modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells bestimmten Zeitwert der gewährten Rechte ermittelt, über den Erdienungszeitraum verteilt und gegen die Kapitalrücklage verrechnet. Stock-Option-Pläne, die vor dem 1. Januar 2003 gewährt wurden, werden weiterhin gemäß Accounting Principles Board Opinion (»APB«) 25 »Accounting for Stock Issued to Employees« und entsprechender Interpretationen bilanziert. Nach APB 25 wurde der Personalaufwand als Differenz von Referenzpreis und aktuellem Marktpreis der zugrunde liegenden Aktie zum Gewährungszeitpunkt der aktienorientierten Vergütung ermittelt.

Die folgende Tabelle stellt die Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Ergebnis je Aktie dar, die sich bei Anwendung von SFAS 123 auf alle ausstehenden und noch nicht ausübbar Optionsrechte in den betroffenen Perioden ergeben hätten.

Konzernergebnis	2005	2004
Angaben in Millionen €		
Konzernergebnis	2.846	2.466
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	57	81
Abzüglich: Summe Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	(59)	(113)
Pro-forma-Konzernergebnis	2.844	2.434
Ergebnis je Aktie in €		
Ergebnis je Aktie	2,80	2,43
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	2,80	2,40
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	2,80	2,43
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	2,79	2,40

Mit dem 1. Januar 2006 hat DaimlerChrysler die Bestimmungen zur Berücksichtigung von Marktwerten aus Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 123 (revised 2004) »Share-Based Payment« (»SFAS 123R«) auf Grundlage einer modifizierten prospektiven Übergangsmethode angewendet. Vergütungspläne, die als Eigenkapital auszuweisen sind, werden zum Gewährungszeitpunkt einmalig mit dem Zeitwert bewertet. Vergütungspläne, die als Verbindlichkeit auszuweisen sind, werden bis zu deren Ausgleich an jedem Bilanzstichtag mit dem Zeitwert bewertet.

DaimlerChrysler wendet SFAS 123R auf alle Vergütungspläne an, die nach dem 1. Januar 2006 begeben, modifiziert zurückgekauft oder aufgehoben wurden. DaimlerChrysler wendet SFAS 123R darüber hinaus auch auf die vor dem 1. Januar 2006 begebenen Vergütungspläne an, für die die erforderliche Leistung zu diesem Zeitpunkt noch nicht erbracht war sowie für alle am 1. Januar 2006 bestehenden Vergütungspläne, die als Verbindlichkeit auszuweisen sind. Weitere Informationen zur Erstanwendung von SFAS 123R und zur aktienorientierten Vergütung sind in den Anmerkungen 10 und 23 enthalten.

Noch nicht angewendete neue Rechnungslegungsvorschriften. Im Juli 2006 hat das Financial Accounting Standards Board (»FASB«) die FASB Interpretation (»FIN«) 48 »Accounting for Uncertainty in Income Taxes« herausgegeben. FIN 48 regelt, wie ein Unternehmen unsichere Steuerpositionen, die in der Steuererklärung angesetzt wurden oder voraussichtlich angesetzt werden, in seinen Abschlüssen ansetzen, bewerten, ausweisen und erläutern muss. Als Ansatzkriterium definiert FIN 48, dass ein Steuerertrag aus einer unsicheren Steuerposition grundsätzlich nur dann realisiert werden darf, wenn allein unter Auslegung des Gesetzes und der Rechtsprechung sowie unter der Annahme, dass die Steuerbehörde volle Kenntnis über alle relevanten Informationen besitzt, eine Eintrittswahrscheinlichkeit von mehr als 50% besteht. Bei Erfüllung der Ansatzkriterien erfolgt die Bewertung der unsicheren Steuerposition nach einer Methode, die sich an einer kumulierten Eintrittswahrscheinlichkeit orientiert. Es muss der größte Betrag angesetzt werden, der mit mehr als 50%iger Eintrittswahrscheinlichkeit nach einer Einigung mit der Steuerbehörde voraussichtlich realisiert werden kann, wobei auch hier unterstellt wird, dass die Steuerbehörde volle Kenntnis aller relevanter Informationen besitzt. FIN 48 verändert auch wesentlich die jährlichen Angabepflichten. FIN 48 wird zum 1. Januar 2007 angewendet. Der kumulierte Effekt aus der Erstanwendung wird ergebnisneutral über die Gewinnrücklagen erfasst. Ausnahmen bestehen für Sachverhalte, die grundsätzlich neutral erfasst werden, wie Auswirkungen von Positionen aus Unternehmenserwerben. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkungen von FIN 48 auf den Konzernabschluss.

Ebenfalls im Juli 2006 wurde die FASB Staff Position (»FSP«) Financial Accounting Standard (»FAS«) 13-2 »Accounting for a Change or Projected Change in the Timing of Cash Flows Relating to Income Taxes Generated by a Leveraged Lease Transaction« herausgegeben. FSP FAS 13-2 verlangt vom Unternehmen die Neuberechnung der Ertragsverteilung vom Beginn des Leasingverhältnisses an, wenn sich während der Leasinglaufzeit die Erwartungen hinsichtlich der Höhe oder des zeitlichen Anfalls der ertragsteuerlichen Zahlungen, die aus dieser Transaktion resultieren, ändert. Das gilt auch, wenn sich der Betrag der ertragsteuerlichen Zahlungen nicht ändert. Der Leasinggeber hat bei der Beurteilung seiner Steuerposition FIN 48 zu berücksichtigen. FSP FAS 13-2 ist beginnend ab dem 1. Januar 2007 auf alle Leveraged Leases anzuwenden. Der kumulierte Effekt ist als erfolgsneutrale Anpassung der Gewinnrücklagen zum Zeitpunkt der Erstanwendung zu berücksichtigen. Obwohl DaimlerChrysler nicht mit Sicherheit das Ausmaß von Veränderungen bei den erwarteten ertragsteuerlichen Zahlungen aus diesen Leveraged Leases vorhersagen kann, beurteilt DaimlerChrysler derzeit die Auswirkung der Erstanwendung von FSP FAS 13-2 auf den Konzernabschluss und rechnet damit, dass die erfolgsneutrale Verminderung der Gewinnrücklagen in einer Bandbreite von circa 0,2 Mrd. € bis 0,4 Mrd. € liegt. Die in den Gewinnrücklagen vorgenommene Anpassung wird über die Restlaufzeit der jeweiligen Leasingverhältnisse im Konzernergebnis berücksichtigt.

Im Februar 2007 hat das FASB SFAS 159 »The Fair Value Option for Financial Assets and Financial Liabilities« herausgegeben. SFAS 159 erlaubt die Bewertung bilanzierter finanzieller Vermögensgegenstände und Schulden mit dem Zeitwert. Ausgenommen von dieser Option sind bestimmte Sachverhalte, wie zum Beispiel Beteiligungen an Tochterunternehmen, Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie finanzielle Vermögensgegenstände und Schulden aus Leasingverhältnissen. Die Veränderungen im Zeitwert der Instrumente, für die die Option in Anspruch genommen wird, sind erfolgswirksam zu erfassen. Die Entscheidung zur Bewertung mit dem Zeitwert von Instrumenten, für die diese Option besteht, ist unwiderruflich und kann nur zu bestimmten Zeitpunkten erfolgen. Grundsätzlich kann die Option für jedes einzelne Instrument wahrgenommen werden. Sachverhalte, für die die Option ausgeübt wird, sind in der Bilanz separat oder als davon-Vermerk darzustellen. SFAS 159 verlangt darüber hinaus umfangreiche neue Anhangangaben, die auch unterjährig zu berichten sind. SFAS 159 ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die nach dem 15. November 2007 beginnen. Eine frühere Anwendung ist unter bestimmten Bedingungen erlaubt. Der Effekt aus der erstmaligen Neubewertung der zum Zeitpunkt der Erstanwendung bilanzierten Instrumente, für die diese Option besteht, ist als Anpassung der Gewinnrücklagen zu diesem Zeitpunkt zu berücksichtigen. DaimlerChrysler untersucht derzeit, wie SFAS 159 angewendet werden soll und welche Auswirkungen sich auf den Konzernabschluss ergeben.

2. Konsolidierungskreis und bestimmte »Variable Interest Entities«

Konsolidierungskreis. Der Konsolidierungskreis umfasst – neben der DaimlerChrysler AG – 433 (2005: 494) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 3 (2005: 4) Gesellschaften (»Variable Interest Entities«), die gemäß der FASB Interpretation No. 46 (revised 2003) »Consolidation of Variable Interest Entities« (»FIN 46R«) zu konsolidieren sind. Darüber hinaus werden 103 (2005: 96) Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Eine Gesellschaft (2005: 3 Gesellschaften), deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Verfügungsbeschränkungen unterliegt, wird nicht konsolidiert.

Variable Interest Entities. Der Konzern ist der wesentliche Nutznießer mehrerer Leasingstrukturen und konsolidiert diese gemäß der Vorschriften der Bilanzierungsinterpretation FIN 46R. Bei diesen Leasingstrukturen wurden »Variable Interest Entities« gegründet, die finanzielle Mittel aufnehmen, indem sie Fremd- oder Eigenkapitaltitel an unabhängige Investoren begaben. Die »Variable Interest Entities« verwendeten die Fremd- und Eigenkapitalmittel zum Erwerb von Sachanlagevermögen, das teilweise von DaimlerChrysler gemietet und im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit genutzt wird. Ein weiterer Teil des Sachanlagevermögens wird von Zulieferern des Konzerns gemietet und für die Produktion von Komponenten verwendet, die der Konzern für die Herstellung seiner Produkte bezieht. Die Summe der Aktiva dieser konsolidierten Gesellschaften betrug zum 31. Dezember 2006 0,1 (2005: 0,5) Mrd. €, die Summe der Verbindlichkeiten betrug per 31. Dezember 2006 0,2 (2005: 0,7) Mrd. €.

DaimlerChrysler hält darüber hinaus Eigenkapitalanteile oder andere variable Anteile an weiteren »Variable Interest Entities«, bei denen der Konzern jedoch nicht der wesentliche Nutznießer ist. Hierzu gehören die Beteiligung an Toll Collect, Vereinbarungen mit Bankfonds und sonstige »Variable Interest Entities«. Informationen zu der Beteiligung des Konzerns an Toll Collect sind in Anmerkung 3 ersichtlich. In Anmerkung 33 sind die Vereinbarungen mit Bankfonds dargestellt. Das maximale Verlustrisiko des Konzerns aus den Verbindungen zu den sonstigen »Variable Interest Entities« betrug zum 31. Dezember 2006 0,4 Mrd. €.

3. Wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen

EADS. Zum 31. Dezember 2006 war die European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) das größte und bedeutendste Unternehmen, das nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurde.

Am 7. Juli 2004 hat DaimlerChrysler EADS-Anteile von rd. 3% im Rahmen einer Wertpapierleihe an die Deutsche Bank AG verliehen. Die Wertpapierleihe ist in verschiedene Tranchen unterteilt, deren Laufzeiten zwischen drei und vier Jahren betragen. Im Gegenzug erhielt DaimlerChrysler eine Sicherheitsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot. In diesem Zusammenhang hat der Konzern zudem mehrere Optionsgeschäfte abgeschlossen, die das Recht beinhalten, diese EADS-Anteile in der Zeit zwischen Oktober 2007 und Oktober 2008 zu einem fest vereinbarten Basispreis pro Aktie abzugeben. Die Gegenpartei hat jedoch das Recht, an der Kursentwicklung ab einem höheren Schwellenwert zu partizipieren während sie gegen Kursrückgänge unter einen Mindestpreis pro Aktie abgesichert ist.

Am 4. April 2006 hat DaimlerChrysler des Weiteren mit verschiedenen Finanzinstituten eine Derivate-Transaktion über 7,5% der Anteile an der EADS abgeschlossen. Gleichzeitig hat DaimlerChrysler an diese Finanzinstitute Aktien in Höhe dieses Anteils verliehen und im Gegenzug eine Sicherheitsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot erhalten.

Als Folge der Transaktionen vom 7. Juli 2004 und 4. April 2006 verringerte sich die rechtliche Beteiligungsquote des Konzerns an der EADS und betrug zum 31. Dezember 2006 22,5%. Da diese Transaktionen jedoch nicht als Veräußerungen zu werten sind, wurden die EADS-Anteile, die diesen Transaktionen zugrunde liegen, weiterhin als Investment klassifiziert. Infolge dessen berücksichtigte DaimlerChrysler die Beteiligung an der EADS im Jahr 2006 unverändert mit einer Anteilsquote von 33% nach der Equity-Methode im Konzernabschluss. Alle Derivate-Transaktionen im Zusammenhang mit EADS-Anteilen werden wie derivative Finanzinstrumente bilanziert und Veränderungen der Marktwerte werden nach der erstmaligen Bewertung der Derivate ergebniswirksam im Finanzergebnis berücksichtigt. Die Bewertung der Derivate führte im Jahr 2006 zu unrealisierten Gewinnen von 519 Mio. €; im Jahr 2005 entstanden hieraus unrealisierte Verluste von 197 Mio. € und im Jahr 2004 unrealisierte Gewinne von 3 Mio. €.

Im Januar 2007 hat der Konzern die Derivate-Transaktion vom 4. April 2006 abgewickelt und damit 7,5% der Anteile an der EADS übertragen; hieraus resultierte ein Mittelzufluss von 1.994 Mio. €.

Am 9. Februar 2007 hat eine Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler zugestimmt, Eigenkapitalanteile an Investoren für 1,5 Mrd. € in bar auszugeben. DaimlerChrysler hat ab dem 1. Juli 2010 das Wahlrecht, die neu ausgegebenen Eigenkapitalanteile in 7,5% der Anteile an EADS oder einen Barausgleich, der dem Marktwert dieser EADS-Anteile zu diesem Zeitpunkt entspricht, zu konvertieren. Die Ausgabe der neuen Anteile führt weder zu einer Reduzierung der Anteilsquote von DaimlerChrysler an der EADS noch zu einer entsprechenden Ertragsrealisierung.

Die Equity-Ergebnisse der EADS, einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor, sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in der Position Finanzergebnis enthalten und betragen im Jahr 2006 275 (2005: 324; 2004: 249) Mio. €.

Der Buchwert der Beteiligung an EADS betrug zum 31. Dezember 2006 3.561 (2005: 3.564) Mio. €. Zu diesem Stichtag lag der Anteil des Konzerns am Reinvermögen (Eigenkapital) der EADS um 1.899 Mio. € über dem Buchwert, was im Wesentlichen die Folge einer außerplanmäßigen Abschreibung im Jahr 2003 ist. Der Börsenwert der Anteile an der EADS, bezogen auf den 33%-Anteil, betrug zum 31. Dezember 2006 6.960 Mio. €.

Die folgende Übersicht stellt die zusammengefassten US-GAAP-Abschlüsse von EADS dar, die Basis für die Equity-Bewertungen im Konzern waren:

EADS	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung¹			
Umsatzerlöse	36.962	32.542	30.977
Jahresergebnis	833	980	753
Angaben zur Bilanz²			
Anlagevermögen	33.140	32.462	
Übrige Aktiva	38.563	36.935	
Summe Aktiva	71.703	69.397	
Eigenkapital	16.546	16.557	
Anteile in Fremdbesitz	1.814	1.811	
Rückstellungen	10.809	10.825	
Übrige Passiva	42.534	40.204	
Summe Passiva	71.703	69.397	

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

2 Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. September.

MMC. Der Konzern berücksichtigte seine Anteile an der Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) im Konzernabschluss bis zum 29. Juni 2004 nach der Equity-Methode. Bis zum Verkauf der Restanteile an MMC am 17. November 2005 bilanzierte DaimlerChrysler diese als eine zur Veräußerung verfügbare Beteiligung zu Marktwerten.

Der negative Ergebnisbeitrag von MMC, der im ersten Halbjahr des Jahres 2004 noch anteilig in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in der Position »Finanzergebnis« enthalten ist, betrug (655) Mio. €. Dieser Betrag beinhaltet auch die Effekte aus einer Anteilsverwässerung in Höhe von (135) Mio. € und Gewinne aus einer Wechselkursabsicherung der Finanzierung des Investments in Höhe von 195 Mio. € (120 Mio. € nach Steuern).

Im November 2005 veräußerte DaimlerChrysler seine restlichen Anteile an MMC für 970 Mio. € in bar. Durch die Veräußerung entstand ein Ertrag, der das Finanzergebnis und das Konzernergebnis des Jahres 2005 um 681 Mio. € bzw. 502 Mio. € erhöhte.

Toll Collect. Im Jahr 2002 haben unsere Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Financial Services AG, die Deutsche Telekom AG und die Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. (Cofiroute) einen Konsortialvertrag geschlossen, um ein elektronisches System zur Erhebung von Maut bei Nutzfahrzeugen auf deutschen Autobahnen mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu entwickeln sowie eine gemeinsame Projektgesellschaft aufzubauen und auf der Grundlage des mit der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen Vertrags (Betreibervertrag) zu betreiben. DaimlerChrysler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH) (zusammen »Toll Collect«), die restlichen 10% der Anteile hält jeweils Cofiroute. DaimlerChrysler bezieht seinen 45%-Anteil an Toll Collect nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Der Konzern hält signifikante variable Anteile an Toll Collect, einer »Variable Interest Entity«, hat aber festgestellt, dass er nicht der wesentliche Nutznießer ist und daher Toll Collect nicht konsolidieren muss.

Die folgende Übersicht stellt die zusammengefassten US-GAAP Abschlüsse von Toll Collect dar, die Basis für die Equity-Bewertungen im Konzern waren:

Toll Collect			
	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung			
Umsatzerlöse	517	522	-
Jahresergebnis	21	(143)	(1.071)
Angaben zur Bilanz			
Langfristige Vermögensgegenstände	392	457	458
Kurzfristige Vermögensgegenstände	502	467	77
Summe Aktiva	894	924	535
Eigenkapital	17	(789)	(934)
Langfristige Verbindlichkeiten	461	38	1.173
Kurzfristige Verbindlichkeiten	416	1.675	296
Summe Passiva	894	924	535

Während der Errichtungsphase des Mauterhebungssystems betrafen die wichtigsten Annahmen bei der Bilanzierung des Investments in Toll Collect den Starttermin des Mauterhebungssystems, die geschätzten Kosten für die Entwicklung bzw. Errichtung sowie den Betrieb des Systems.

Laut Betreibervertrag hätte das Mauterhebungssystem spätestens zum 31. August 2003 betriebsbereit sein müssen. Nach einer Verzögerung beim Start des Systems, welche bei Toll Collect zu Umsatzeinbußen und Zahlungen von Verspätungsvertragsstrafen führte, wurde das Mauterhebungssystem am 1. Januar 2005 mit On-Board Units eingeführt, die im Vergleich zu den ursprünglichen Vorgaben über eine geringfügig eingeschränkte Funktionalität verfügten (Phase 1). Am 1. Januar 2006 wurde das Mauterhebungssystem mit voller Funktionalität gemäß Betreibervertrag installiert und in Betrieb genommen (Phase 2). Die Toll Collect GmbH erhielt am 20. Dezember 2005 die Vorläufige Betriebserlaubnis gemäß Betreibervertrag. Die Nichterteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis zum 20. Dezember 2006 könnte zur Kündigung des Betreibervertrages durch die Bundesrepublik Deutschland führen. Toll Collect GmbH erwartet, dass sie die Endgültige Betriebserlaubnis erhalten wird und betreibt das Mauterhebungssystem in der Zwischenzeit auf Basis der Vorläufigen Betriebserlaubnis.

Das Versäumnis, verschiedenen Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag nachzukommen, kann zu Vertragsstrafen, weiteren Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen führen, die im weiteren Verlauf ein erhebliches Ausmaß erreichen können. Die Vertragsstrafen und Vergütungsminderungen sind jedoch in ihrer Höhe wie folgt begrenzt: bis zum 30. September 2006 auf 75 Mio. € pro Jahr, danach bis zur Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 150 Mio. € pro Jahr, und nach Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 100 Mio. € pro Jahr. Diese Beträge erhöhen sich pro Betriebsjahr um 3%.

Im Juni 2006 begann die Bundesrepublik Deutschland damit, die monatlichen Vorauszahlungen der Betreibervergütung an die Toll Collect GmbH partiell mit 8 Mio. € Forderungen aus Vertragsstrafen aufzurechnen, die bereits Gegenstand des nachfolgend beschriebenen Schiedsverfahrens sind. Als Folge der Aufrechnung, gegen die Toll Collect GmbH klagt, könnte es für die Konsortialmitglieder im weiteren Verlauf erforderlich sein, der Toll Collect GmbH weitere Liquidität zuzuführen.

Der Betreibervertrag sieht für sämtliche Streitigkeiten, die mit dem Mauterhebungssystem zusammenhängen, die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts vor. Die Bundesrepublik Deutschland hat ein Schiedsverfahren gegen DaimlerChrysler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und das Konsortium eingeleitet. Nach der im August 2005 erhaltenen Schiedsklage verlangt die Bundesrepublik Deutschland Schadenersatz einschließlich Vertragsstrafen und Begleichung von Mautausfall, der angeblich durch die Verspätung der Inbetriebnahme des Mautsystems entstanden ist. Vergleiche hierzu auch die Ausführungen in Anmerkung 30.

Jedes Konsortialmitglied (einschließlich DaimlerChrysler Financial Services AG) hat Garantien für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland in Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems abgegeben. Darüber hinaus garantiert die DaimlerChrysler AG Bankkredite zugunsten der Toll Collect GmbH. Diese Garantien, die von gewissen Eintrittsbedingungen abhängig sind, sind nachfolgend beschrieben:

- *Garantie von Bankkrediten.* Die DaimlerChrysler AG garantiert gegenüber Dritten bis zu einem Höchstbetrag von 230 Mio. € Bankkredite, die der Toll Collect GmbH gewährt werden; dieser Betrag entspricht dem 50%-igen Anteil des Konzerns an der durch die Gesellschafter garantierten Fremdfinanzierung von Toll Collect GmbH. Im Jahr 2006 wurden bestehende und von der DaimlerChrysler AG garantierte Bankkredite, die einen Höchstbetrag von 600 Mio. € vorsahen, abgelöst und durch neue von der DaimlerChrysler AG garantierte Bankkredite, die einen Höchstbetrag von 230 Mio. € vorsehen, ersetzt. Die Darlehensrückführung stand im Zusammenhang mit einer im Jahr 2006 durchgeführten Kapitalerhöhung bei Toll Collect GbR, an der sich der Konzern mit 50% (393 Mio. €) beteiligt hat.
- *Garantie für Verpflichtungen.* Die Konsortialmitglieder garantieren gegenüber der Bundesrepublik Deutschland, gesamt- und einzelschuldnerisch, dass die Toll Collect GmbH ihren Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag nachkommt, ein vollfunktionstüchtiges Mauterhebungssystem aufzubauen und zu betreiben. Diese Garantie ist am 31. Dezember 2006 erloschen.

– *Kapitalintakthalteerklärung.* Die Konsortialmitglieder haben die Verpflichtung, gesamt- und einzelschuldnerisch, weiteres Eigenkapital bei Toll Collect GmbH bereitzustellen, um eine Eigenkapitalquote in Höhe von mindestens 15% (nach deutschem Handelsrecht) zu gewährleisten (sogenannte »Kapitalintakthalteerklärung«). Diese Verpflichtung endet mit Ablauf des Betreibervertrages am 31. August 2015 oder früher, falls der Betreibervertrag vorzeitig gekündigt werden sollte. Eine solche Nachschussverpflichtung könnte eintreten, falls Toll Collect GmbH wegen Minderleistung Vergütungsminderungen hinnehmen muss, falls die Bundesrepublik Deutschland gegen die Toll Collect GmbH erfolgreich entgangene Mauteinnahmen für Zeiträume, in denen das Mautsystem nicht vertragsgemäß funktionierte, durchsetzt, oder falls Toll Collect GmbH Vertragsstrafen, die aus den oben genannten Vereinbarungen hervorgehen, entrichten muss. Falls solche Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen oder andere Ereignisse dazu führen, dass die Eigenkapitalquote der Toll Collect GmbH unter das vertraglich vereinbarte Minimum fällt, sind die Konsortialmitglieder verpflichtet, die Toll Collect GmbH finanziell so auszustatten, dass die erforderliche Mindesteigenkapitalquote erreicht wird.

Die Risiken und Verpflichtungen von Cofiroute sind auf den Betrag von 70 Mio. € beschränkt. DaimlerChrysler Financial Services AG und Deutsche Telekom AG sind gesamtschuldnerisch verpflichtet, Cofiroute von weiteren Ansprüchen freizustellen.

Während die maximale zukünftige Verpflichtung von DaimlerChrysler aus der Bankgarantie bestimmt werden kann (230 Mio. €), kann das maximale Verlustrisiko aus der Kapitalintakthalteerklärung, welches wesentlich sein könnte, aufgrund der oben beschriebenen Unsicherheiten nicht mit ausreichender Sicherheit eingeschätzt werden.

debis AirFinance. Im November 1995 beteiligte sich DaimlerChrysler mit insgesamt 45% an debis AirFinance B.V. (»dAF«), einer in Amsterdam registrierten Gesellschaft mit beschränkter Haftung, die zur Vermietung von Flugzeugen und damit in Zusammenhang stehender technischer Ausrüstung gegründet wurde. Die restlichen Kapitalanteile an dAF wurden von mehreren Banken gehalten. DaimlerChrysler hielt signifikante variable Anteile an dAF, einer »Variable Interest Entity«. Der Konzern hatte jedoch festgestellt, dass er nicht der wesentliche Nutznießer war und daher dAF nicht konsolidieren musste. Die Verbindungen von DaimlerChrysler zu dAF bestanden im Wesentlichen aus der Kapitalbeteiligung sowie aus nachrangigen Darlehensforderungen und unbesicherten Darlehen. Im vierten Quartal des Jahres 2004 wurden Wertberichtigungen auf die Kapitalbeteiligung und die Darlehensforderungen vorgenommen, wodurch ein Aufwand von 222 Mio. € entstand. Die Wertberichtigung erfolgte auf der Basis von geschätzten Zeitwerten des Eigenkapitals von dAF und der gewährten Darlehen.

Im Rahmen der Konzernstrategie zur Konzentration auf das automobilen Kerngeschäft hat DaimlerChrysler im Juni 2005 seinen 45%-Anteil an dAF sowie die noch ausstehenden nachrangigen Darlehensforderungen und unbesicherten Darlehen zu einem Verkaufspreis von 325 Mio. € in bar an Cerberus Capital Management, L.P. verkauft. Der Verkauf hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf das Konzernergebnis. Bis zur Veräußerung wurde das Investment in dAF nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

4. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

Erwerbe.

MFTBC. In den Jahren 2003 und 2004 hat DaimlerChrysler von der Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) in zwei Transaktionen einen Mehrheitsanteil von insgesamt 65% der Anteile an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»MFTBC«) zu einem Gesamtkaufpreis von 1.251 Mio. € erworben. MFTBC entwickelt, konstruiert, produziert, montiert und verkauft, insbesondere in Japan und anderen asiatischen Ländern, leichte, mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge und Busse. Seit dem Abschluss des Mehrheitserwerbs an MFTBC am 18. März 2004 ordnet DaimlerChrysler die konsolidierten Ergebnisse von MFTBC dem Segment Truck Group zu. Vor diesem Zeitpunkt wurden die anteiligen Ergebnisse des Konzerns nach der Equity-Methode in das Segment Truck Group einbezogen (vgl. auch Anmerkung 34).

Nach dem Erwerb des Mehrheitsanteils an MFTBC durch DaimlerChrysler wurden Qualitätsprobleme bei MFTBC-Fahrzeugen erkannt. Der Konzern hat diese Qualitätsthemen umfassend beurteilt, notwendige technische Lösungen sowie die Vorgehensweise zur Behebung dieser Qualitätsprobleme festgesetzt und die hierfür anfallenden Kosten geschätzt.

Von den bei MFTBC im Jahr 2004 entstandenen Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen in Höhe von 1,1 Mrd. € wurden bei DaimlerChrysler (1) 0,1 Mrd. € noch im Finanzergebnis gebucht, da die Abschlüsse von MFTBC mit einem Monat Zeitversatz im Konzernabschluss einbezogen wurden. Dieser Betrag betrifft das anteilige Ergebnis von DaimlerChrysler an Beträgen, die als Wertaufhellung von Einschätzungen einzustufen waren, die vor der Vollkonsolidierung von MFTBC vorgenommen wurden. Aufwendungen von (2) 0,7 Mrd. € wurden den Umsatzkosten zugeordnet, da sich diese auf den ersten Anteilserwerb von 43% der Anteile an MFTBC aus dem Jahr 2003 bezogen, für den die Kaufpreisuordnung auf die Vermögensgegenstände und Schulden bereits abgeschlossen war. Dieser Betrag beinhaltet auch den 35%-Anteil der Minderheitsgesellschafter von MFTBC an diesen Aufwendungen. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Erstkonsolidierung des im Jahr 2004 erworbenen 22%-Anteils an MFTBC (3) 0,2 Mrd. € den Geschäftswerten und (4) 0,1 Mrd. € den aktiven latenten Steuern zugeordnet.

Im ersten Quartal 2005 hat MFTBC diese Untersuchung der Qualitätsthemen abgeschlossen und den Umfang der erforderlichen Maßnahmen festgelegt. Aufgrund der im Verlauf der Untersuchungen gewonnenen Informationen hat DaimlerChrysler im ersten Quartal 2005 eine Anpassung der Schätzung für wahrscheinliche Kosten im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen vorgenommen und hierdurch einen zusätzlichen Aufwand von 5 Mio. € erfasst.

In den Verträgen über die Anteilserwerbe an MFTBC wurde vereinbart, dass DaimlerChrysler das Recht zu Kaufpreisanpassungen zusteht, sollte sich später herausstellen, dass die in den Abschlüssen von MFTBC ausgewiesene Rückstellungshöhe für Produktgarantien unzutreffend ist. Die mit MMC diesbezüglich geführten Verhandlungen führten am 4. März 2005 zum Abschluss eines Vergleichs über Kaufpreisanpassungen zugunsten von DaimlerChrysler. Aufgrund der Vereinbarung erhielt DaimlerChrysler (1) den bei MMC verbliebenen 20%-Anteil an MFTBC, (2) eine Zahlung in Höhe von 72 Mio. €, (3) Wechsel zu einem Nennwert von insgesamt 143 Mio. €, die in den folgenden vier Jahren in vier gleichen Raten fällig werden, und (4) bestimmte andere Vermögensgegenstände und Rechte für den Vertrieb von MFTBC-Produkten in einem asiatischen Markt. Darüber hinaus haben beide Parteien die Bedingungen ihrer Zusammenarbeit in weiteren Vereinbarungen geregelt. Der ermittelte Marktwert der von MMC erhaltenen Entschädigung betrug 0,5 Mrd. € und wurde in Übereinstimmung mit der Bilanzierung der Qualitätsmaßnahmen im Jahr 2004 dem Periodenergebnis sowie dem Goodwill zugeordnet. Die Umsatzkosten des Jahres 2005 wurden in Folge um 0,3 Mrd. € reduziert; der Geschäftswert an MFTBC wurde um 0,2 Mrd. € vermindert.

Durch diese Vereinbarung mit MMC erhöhte sich der Mehrheitsanteil von DaimlerChrysler an MFTBC von 65% auf 85% der Anteile und der Gesamtkaufpreis für den Erwerb der Anteile an MFTBC verminderte sich nach der Kaufpreiserückstattung auf 1.014 Mio. €. Zum 30. Juni 2005 ist aus der Kaufpreisuordnung für MFTBC ein steuerlich nicht abzugsfähiger Geschäftswert in Höhe von 53 Mio. € entstanden, der dem Segment Truck Group zugeordnet wurde.

Veräußerungen.

Off-Highway Aktivitäten. Im September 2005 erwarb DaimlerChrysler Anteile in Höhe von 11,65% von den Minderheitsgesellschaftern der MTU Friedrichshafen GmbH (»MTU-F«) zu einem Kaufpreis von 171 Mio. € in bar, inklusive direkt zuordenbarer Transaktionskosten. Damit erhöhte sich der Anteil von DaimlerChrysler an der MTU-F auf 100%. Aus der Transaktion entstand ein Unterschiedsbetrag von 134 Mio. €, der den Geschäftswerten von Van, Bus, Other zugeordnet wurde.

Im Rahmen der Strategie zur Konzentration auf das automobiler Kerngeschäft hat DaimlerChrysler am 27. Dezember 2005 mit der schwedischen Investorengruppe EQT einen Vertrag über den Verkauf des überwiegenden Bestandteils der Off-Highway Aktivitäten abgeschlossen. Diese umfassen unter anderem die MTU-Friedrichshafen Gruppe sowie die Off-Highway Aktivitäten der Detroit Diesel Corporation. Der Verkauf wurde im ersten Quartal 2006 abgeschlossen. Der vom Erwerber entrichtete Kaufpreis bestand aus einer Zahlung in Höhe von 822 Mio. € in bar sowie aus einem gewährten Darlehen mit einem Marktwert von 58 Mio. €, das im Jahr 2018 fällig werden sollte und geschäftsüblichen Anpassungen unterliegen kann. Am 31. Oktober 2006 wurde der endgültige Veräußerungspreis zwischen den Parteien vereinbart und gleichzeitig das an den Erwerber gewährte Darlehen mit 78 Mio. € zurückbezahlt. Durch die Vereinbarung erhöhte sich der Kaufpreis um 5 Mio. €. Die veräußerten Off-Highway Aktivitäten trugen mit einem Ertrag von 204 Mio. € nach Steuern zum Konzernergebnis des Jahres 2006 bei. Der Operating Profit des Konzerns im Jahr 2006 wurde durch die veräußerten Aktivitäten mit 261 Mio. € (darin enthalten ist ein Ertrag aus der Veräußerung in Höhe von 226 Mio. €) positiv beeinflusst; davon wurden 248 Mio. € Van, Bus, Other und 13 Mio. € dem Segment Truck Group zugeordnet (vgl. Anmerkung 34).

AmericanLaFrance. Im Rahmen der Strategie zur Konzentration auf das automobiler Kerngeschäft traf Freightliner, eine 100%-Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, im dritten Quartal 2005 eine Vereinbarung zum Verkauf wesentlicher Bestandteile seiner Tochtergesellschaft AmericanLaFrance (»ALF«), einem Hersteller von Feuerwehrfahrzeugen, an eine US-Investmentgesellschaft, die im vierten Quartal 2005 abgeschlossen wurde. Vor der Veräußerung und auf Basis des vereinbarten Kaufpreises hat Freightliner außerplanmäßige Abschreibungen bei Vorräten und bestimmten langfristigen Vermögenswerten vorgenommen, wobei 87 Mio. € in den Umsatzkosten und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Jahres 2005 berücksichtigt wurden. Die Aufwendungen sind dem Segment Truck Group zugeordnet.

Hyundai. Im Rahmen der Neuordnung der strategischen Allianz zwischen DaimlerChrysler und Hyundai Motor Company (»HMC«) beendete DaimlerChrysler im Mai 2004 die Gespräche mit HMC bezüglich der Gründung eines Joint Venture im Bereich Nutzfahrzeuge. Ebenfalls im Mai 2004 veräußerte DaimlerChrysler seinen 50%-Anteil an der DaimlerHyundai Truck Corporation an HMC mit einem Gesamtertrag von 60 Mio. € vor Steuern (27 Mio. € wurden in den sonstigen betrieblichen Erträgen und 33 Mio. € im Finanzergebnis ausgewiesen), der dem Segment Truck Group zugeordnet wurde. Im Rahmen der Neuordnung der strategischen Allianz zwischen DaimlerChrysler und HMC veräußerte DaimlerChrysler im August 2004 zudem seinen 10,5%-Anteil an HMC für 737 Mio. € in bar. Dieser Verkauf führte zu einem Ertrag in Höhe von 252 Mio. € vor Steuern, der im Finanzergebnis enthalten ist.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5. Umsatzkosten und übrige Aufwendungen

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

	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Vertriebskosten	11.601	11.960	11.403
Allgemeine Verwaltungskosten	6.171	6.089	6.014
Sonstige betriebliche Aufwendungen	741	932	561
	18.513	18.981	17.978

Die Vertriebskosten beinhalten Werbeaufwendungen in Höhe von 2.563 (2005: 2.512; 2004: 2.748) Mio. €.

Neues Managementmodell. Im Januar 2006 hat DaimlerChrysler das neue Managementmodell bekannt gegeben. Durch die Integration bestimmter Verwaltungsbereiche soll insbesondere die Einführung durchgängiger Prozesse und die Beseitigung von Doppelfunktionen erreicht werden. Als Folge des neuen Managementmodells beabsichtigt DaimlerChrysler die weltweit in den Verwaltungsbereichen tätige Belegschaft gegenüber dem Jahresende 2004 um rund 6.000 Mitarbeiter zu reduzieren. Der Personalabbau soll vorwiegend durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen und Vorruhestandsregelungen sowie normale Fluktuation erfolgen. Die individuellen Ansprüche ermitteln sich auf Grundlage von Alter, Einkommen und Dienstjahren. Die gesamten Kosten für den Personalabbau, der bis Ende des Jahres 2008 realisiert sein soll, werden auf rund 1,3 Mrd. € geschätzt.

Alle in Zusammenhang mit dem neuen Managementmodell anfallenden Aufwendungen stellen zentrale Kosten dar, die als solche einen Teil von »Van, Bus, Other« darstellen und nicht den operativen Segmenten zugeordnet werden (vgl. Anmerkung 34).

In Zusammenhang mit dem Personalabbau sind im Jahr 2006 Aufwendungen von 361 Mio. € berücksichtigt worden, die innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung überwiegend in den Verwaltungskosten ausgewiesen werden. 220 und 41 Mio. € sind in den übrigen Verbindlichkeiten bzw. den übrigen Rückstellungen enthalten, von denen 2 und 6 Mio. € nicht innerhalb eines Jahres in Anspruch genommen werden. 45 Mio. € sind in den Pensionsverpflichtungen berücksichtigt.

Die Verbindlichkeiten und Rückstellungen im Rahmen des neuen Managementmodells haben sich im Jahr 2006 wie folgt entwickelt:

Angaben in Millionen €	
Stand per 1. Januar 2006	-
Aufwendungen	361
Zahlungen	(54)
Wertmäßige Veränderungen bei Versorgungsplänen	(45)
Wechselkurseffekte	(1)
Stand per 31. Dezember 2006	261

Personalanpassungsmaßnahmen bei der Mercedes Car Group. Im September 2005 hat DaimlerChrysler ein Maßnahmenpaket zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit beschlossen. Dieses Maßnahmenpaket umfasste auch ein Programm zur Reduzierung der inländischen Belegschaft der Mercedes Car Group, das planmäßig im Jahr 2006 beendet wurde. Der Personalabbau erfolgte überwiegend durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen und Frühpensionierungen und berücksichtigte die individuellen Ansprüche auf Grundlage von Alter, Einkommen und Dienstjahren.

Die für die Aufhebungsverträge der Jahre 2006 und 2005 anfallenden Kosten von insgesamt 1.023 Mio. € sind in Höhe von 286 Mio. € und 570 Mio. € in den Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 2005 und 2006 berücksichtigt und überwiegend in den Umsatzkosten ausgewiesen. Aus in Vorjahren gebildeten Rückstellungen für den ERA Fonds standen 67 Mio. € bzw. 100 Mio. € zur Verfügung. Dieser im Tarifvertrag geregelte Fonds beruht darauf, dass ein Teil der Lohn- und Gehaltssteigerungen früherer Jahre abgegrenzt wurde und zu einem späteren Zeitpunkt auszubezahlen ist. Auf betrieblicher Ebene wurde vereinbart, dass der Fonds bei DaimlerChrysler für Ausscheidensvereinbarungen und Frühpensionierungen Verwendung finden soll. Sollten nach solchen Maßnahmen noch Mittel im Fonds vorhanden sein, werden diese in anderer Form an die Belegschaft weitergegeben.

Die Verbindlichkeiten für Ausscheidensvereinbarungen haben sich in den Jahren 2005 und 2006 wie folgt entwickelt:

Angaben in Millionen €	
Stand per 1. Januar 2005	-
Ursprüngliche Aufwendungen	570
Umbuchungen (ERA)	100
Zahlungen	(70)
Stand per 31. Dezember 2005	600
Zusätzliche Aufwendungen	286
Umbuchungen (ERA)	67
Zahlungen	(783)
Stand per 31. Dezember 2006	170

Neuausrichtung smart. Infolge der Absatzentwicklung des smart roadster und des smart forfour sowie aufgrund der Absenkung der erwarteten Fahrzeugabsätze reduzierte DaimlerChrysler Anfang des Jahres 2005 das Produktionsvolumen dieser Fahrzeuge; die Lieferanten wurden über die geringeren Produktionszahlen informiert. Diese Entwicklungen führten einerseits zu höheren operativen Verlusten und zu geringeren Zahlungsmittelzuflüssen und andererseits zu der Annahme, dass diese Verlustsituation auch zukünftig anhalten wird. Dementsprechend untersuchte DaimlerChrysler die Werthaltigkeit der Buchwerte der langfristigen Vermögensgegenstände, die weitgehend unabhängig von anderen Vermögensgegenständen und Schulden des Konzerns Zahlungsströme generieren. Der smart roadster wurde bis zur Einstellung der Produktion Ende des Jahres 2005 in einer Produktionsstätte in Frankreich hergestellt. Die Gruppe von Vermögensgegenständen, die dem smart forfour zuzuordnen waren, bestanden aus Immobilienbesitz und Anlagen für die Produktion des smart forfour. Aufgrund der Werthaltigkeitsuntersuchungen erfasste DaimlerChrysler im Geschäftsjahr 2005 außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 444 Mio. €, die in den Umsatzkosten enthalten sind. Der Abschreibungsbetrag stellte in Summe den Wert dar, um den die Buchwerte der Vermögensgegenstände die jeweiligen Zeitwerte überstiegen. Der nach den Abschreibungen verbliebene Buchwert der Vermögensgegenstände entsprach den geschätzten Zeitwerten der Grundstücke, Gebäude und anderen langfristigen Vermögensgegenständen.

Aufgrund der ungünstigen Geschäftsentwicklung im ersten Quartal 2005 beschloss der Konzern zudem, die Produktion des smart roadster zum Jahresende 2005 einzustellen und Händlern Verkaufsanreize für diese Produkte anzubieten. Infolgedessen ergaben sich im Jahr 2005 Belastungen von 140 Mio. €. Diese Aufwendungen entstanden durch Abschreibungen auf Vorratsbestände, höhere Verkaufsanreize und geringere Restwerte von Fahrzeugen; die Aufwendungen wurden als Erhöhung der Umsatzkosten bzw. Verminderung der Umsatzerlöse berücksichtigt.

Weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung von smart entstanden im Geschäftsjahr 2005 in Höhe von 301 Mio. € und sind in den Umsatz- und den Vertriebskosten erfasst. Diese Aufwendungen entstanden insbesondere aufgrund von Lieferantenansprüchen im Zusammenhang mit der Einstellung der Produktion des smart roadster und der Anpassung der Produktionszahlen des smart forfour. Ausgleichsleistungen an das Händlernetzwerk sind hierbei ebenfalls berücksichtigt.

Darüber hinaus beschloss DaimlerChrysler im Jahr 2005, die Entwicklung des smart SUV, dessen Markteinführung für das Jahr 2006 geplant war, nicht weiter zu verfolgen. Infolge dieser Entscheidung mussten Werkzeuge und Anlagen in der vorgesehenen Produktionsstätte in Brasilien sowie sich im Bau befindliche Ausrüstungsgegenstände bei Lieferanten, für die feste Abnahmeverpflichtungen bestanden und für die keine anderweitige Verwendung möglich war, abgeschrieben werden. Die Abschreibungen hierfür, die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten sind, betragen im Jahr 2005 61 Mio. €. Durch die Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen ergaben sich im Geschäftsjahr 2005 zudem Aufwendungen von 104 Mio. €, die ebenfalls in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen berücksichtigt sind.

Ferner sind im Jahr 2005 Pläne zur Verminderung des Personals an den Standorten Böblingen und Hambach beschlossen worden. Entsprechend diesen Plänen wurden zum 31. Dezember 2005 185 Mitarbeiter von anderen Bereichen des Konzerns übernommen und weiterbeschäftigt, während 236 Beschäftigte in Deutschland Abfindungsleistungen akzeptiert haben. Diese Leistungen beinhalteten gemäß einer Tarifvereinbarung die Unterstützung bei der Suche nach einer neuen Arbeitsstelle, die Fortführung der Lohn- und Gehaltsbezüge für einen bestimmten Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses sowie Abfindungszahlungen. Die Mitarbeiter wurden mit der Annahme der Abfindungsvereinbarung freigestellt. In diesem Zusammenhang resultierten im Jahr 2005 Aufwendungen für Personalmaßnahmen in Höhe von 24 Mio. € sowie für Beratungsleistungen in Höhe von 7 Mio. €.

Weitere Aufwendungen ergaben sich im Geschäftsjahr 2005 durch eine Abschreibung der Geschäftswerte in Höhe von 30 Mio. € (vgl. Anmerkung 11).

Infolge von Anpassungen ursprünglich getroffener Annahmen im Zusammenhang mit den Personalmaßnahmen und der Einstellung des smart roadsters, ergaben sich im Jahr 2006 Erträge von 8 Mio. €, die in den Umsatzkosten und in den Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten, sonstigen betrieblichen Aufwendungen berücksichtigt sind.

Vor dem Hintergrund der weiterhin rückläufigen Absatzentwicklung des smart forfour hat DaimlerChrysler im ersten Quartal 2006 beschlossen, die Produktion des smart forfour im Jahr 2006 einzustellen, die Marke smart auf den smart fortwo zu fokussieren und die Aktivitäten von smart in die Mercedes-Benz-Organisation zu integrieren.

Der smart forfour wurde im Rahmen einer Produktionsvereinbarung von Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) hergestellt. DaimlerChrysler und MMC unterzeichneten im März 2006 eine Absichtserklärung, in der die Rahmenbedingungen für die Kündigung dieser Produktionsvereinbarung festgelegt wurden. Im Juni 2006 wurde die Kündigung der Produktionsvereinbarung unterzeichnet und die Produktion eingestellt. Unter Zugrundelegung dieser Bedingungen ergaben sich im Jahr 2006 Aufwendungen von 592 Mio. €. Diese Aufwendungen entstanden im Wesentlichen für Ausgleichsleistungen an MMC und an Lieferanten und sind Bestandteil der Umsatzkosten.

Weitere Aufwendungen von insgesamt 334 Mio. € ergaben sich im Berichtsjahr durch die Abwertung von Vorratsbeständen, höhere Verkaufsanreize, geringere erwartete Restwerte von smart Fahrzeugen sowie erwartete Zahlungen für die Restrukturierung des Vertriebsnetzes. Die Aufwendungen sind in den Umsatzkosten (97 Mio. €), in den Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten, sonstigen betrieblichen Aufwendungen (210 Mio. €) sowie als Verminderung der Umsatzerlöse (27 Mio. €) berücksichtigt.

Im ersten Quartal 2006 wurden ferner Pläne zur Verminderung des Personals am Standort Böblingen beschlossen. Die Leistungen im Rahmen des Personalabbaus beinhalten die Fortführung der Lohn- und Gehaltsbezüge für einen bestimmten Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses, Placement-Aufwendungen sowie Abfindungszahlungen. Für die Personalmaßnahmen entstanden im Jahr 2006 Aufwendungen in Höhe von 28 Mio. €. Diese Aufwendungen sind in den Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten.

Im Zusammenhang mit der Produktionseinstellung des smart forfour hat DaimlerChrysler seine Beziehung zu einer »Variable Interest Entity« beendet und den Anteil des Konzerns an deren Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten vorzeitig abgelöst. Durch die vorzeitige Darlehensablösung reduzierte sich das Finanzergebnis des Geschäftsjahres 2006 um 9 Mio. €.

Die gesamten Aufwendungen für die Neuausrichtung von smart und für die Einstellung der Produktion des smart forfour, mit Ausnahme der Aufwendungen für die vorzeitige Darlehensablösung, sind dem Segment Mercedes Car Group zugeordnet. Die Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten für Sachverhalte, die in Folgeperioden zu Zahlungsmittelabflüssen führen, haben sich wie folgt entwickelt:

	Sozialpläne	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
Angaben in Millionen €			
Stand per 1. Januar 2005	-	-	-
Aufwendungen	24	552	576
Zahlungen	(16)	(443)	(459)
Stand per 31. Dezember 2005	8	109	117
Zusätzliche Aufwendungen	21	815	836
Anpassungen	(2)	(6)	(8)
Zahlungen	(18)	(808)	(826)
Stand per 31. Dezember 2006	9	110	119

Die Mercedes Car Group erwartet den Zahlungsmittelabfluss für die restlichen Umfänge in Höhe von 119 Mio. € im Geschäftsjahr 2007.

Personalaufwand und Anzahl Beschäftigte. Die Aufwandspositionen der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten die folgenden Personalaufwendungen:

	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Löhne und Gehälter	18.625	19.750	18.750
Soziale Abgaben	3.395	3.371	3.294
Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 24a)	1.329	1.131	948
Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen (vgl. Anmerkung 24a)	1.342	1.331	1.173
Übrige Aufwendungen für Altersversorgung	109	148	51
	24.800	25.731	24.216

Zum 1. Januar 2006 hat der Konzern die Bestimmungen des FASB Emerging Issues Task Force (»EITF«) 05-5 »Accounting for Early Retirement or Postemployment Programs with Specific Features (Such As Terms Specified in Altersteilzeit Early Retirement Arrangements)« erstmals angewendet. In diesem Zusammenhang wurden Schätzungen hinsichtlich der Bonuszahlungen und sonstiger Anreize, die den Arbeitnehmern im Rahmen der deutschen Regelungen zur Altersteilzeit (einem Programm zur Frühpensionierung) und anderen ähnlichen Programmen zur Frühpensionierung gewährt werden, geändert. Darüber hinaus war die Bilanzierung damit in Verbindung stehender Erstattungsleistungen anzupassen, die unter bestimmten Voraussetzungen

von der deutschen Bundesregierung gewährt werden. Durch die Erstanwendung von EITF 05-5 ergab sich aus der Reduzierung der entsprechenden Rückstellung ein Ertrag in Höhe von 166 Mio. € (102 Mio. € nach Steuern und 0,10 € je Aktie), der überwiegend in den Umsatzkosten des Jahres 2006 berücksichtigt wurde.

Im Jahresdurchschnitt 2006 waren im Konzern 365.753 (2005: 386.465; 2004: 379.019) Mitarbeiter beschäftigt. Darin enthalten sind 13.104 (2005: 14.409; 2004: 14.307) Auszubildende und Praktikanten.

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands sowie aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 37 enthalten.

6. Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	215	351	94
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	107	101	100
Erträge aus dem Verkauf von Unternehmen	249	64	128
Versicherungsentschädigungen	200	17	34
Fördergelder und Subventionen	30	33	30
Übrige sonstige Erträge	504	400	509
	1.305	966	895

Die Zeile »Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen« beinhaltet für das Jahr 2005 einen Ertrag von 240 Mio. € aus dem Verkauf des Fahrzeug-Testgeländes »Arizona Proving Grounds« der Chrysler Group.

Infolge der Veräußerung der überwiegenden Bestandteile der Off-Highway Aktivitäten (vgl. hierzu auch Anmerkung 4) entstand im Jahr 2006 ein Ertrag von 226 Mio. €; hiervon sind 219 Mio. € in den Erträgen aus dem Verkauf von Unternehmen enthalten. Im Jahr 2005 führte der Rückkauf einer Anleihe durch deren Emittenten zu einem Ertrag von 53 Mio. €, der ebenfalls in den Erträgen aus dem Verkauf von Unternehmen ausgewiesen ist. Die Anleihe wurde im Jahr 2003 im Zuge der Veräußerung der MTU Aero Engines GmbH durch die MTU Aero Engines Holding AG an DaimlerChrysler begeben.

Der Vergleich zur Beilegung aller Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Verkauf von Adtranz führte im Jahr 2004 zu einem Ertrag von 120 Mio. €. Durch den Vergleich wurde ein Teil des im Jahr 2001 abgegrenzten Ertrags aus der Veräußerung von Adtranz realisiert.

7. Finanzergebnis

	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Ergebnis aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen (5) (2005: 28; 2004: 36) Mio. €	69	55	86
Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen	73	732	291
Ergebnis aus der Verwässerung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und at equity einbezogenen Unternehmen	-	-	(135)
Abschreibungen auf Beteiligungen und Anteile an verbundenen Unternehmen	(60)	(31)	(50)
Ergebnis aus at equity einbezogenen Unternehmen	318	103	(798)
Beteiligungsergebnis	400	859	(606)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen 39 (2005: 33; 2004: 5) Mio. €	663	539	490
Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus verbundenen Unternehmen 37 (2005: 26; 2004: 32) Mio. €	(913)	(1.112)	(790)
Zinsergebnis	(250)	(573)	(300)
Ergebnis aus Wertpapieren davon aus verbundenen Unternehmen - (2005: 2; 2004: 2) Mio. €	(7)	200	18
Abschreibungen auf Wertpapiere	-	(5)	(122)
Sonstiges Finanzergebnis	473	(264)	(67)
Übriges Finanzergebnis	466	(69)	(171)
	616	217	(1.077)

Im Jahr 2005 veräußerte DaimlerChrysler seine Anteile an MMC. Der Ertrag aus der Veräußerung betrug 681 Mio. € und ist im »Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen« enthalten.

Im Jahr 2004 resultierte aus der Verwässerung der Anteile von DaimlerChrysler an MMC ein Verlust von 135 Mio. €, der im »Ergebnis aus der Verwässerung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und at equity einbezogenen Unternehmen« ausgewiesen wird. Gewinne aus der Wechselkursabsicherung des Investments in MMC in Höhe von 195 Mio. € sind im »Ergebnis aus at equity einbezogenen Unternehmen« enthalten.

Im Zusammenhang mit bestimmten Anlagen im Bau wurden im Jahr 2006 Zinsen in Höhe von 73 (2005: 73; 2004: 70) Mio. € aktiviert.

8. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Das Ergebnis vor Steuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Inland	2.444	(103)	448
Ausland	1.549	3.541	3.087
	3.993	3.438	3.535

Das inländische Ergebnis beinhaltet auch das Ergebnis aus at equity einbezogenen Unternehmen, wenn die Anteile an diesen Unternehmen von inländischen Unternehmen gehalten werden.

Der ausgewiesene Steueraufwand teilt sich auf das In- und Ausland wie folgt auf:

	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Laufende Steuern			
Inland	668	3	847
Ausland	563	1.319	923
Latente Steuern			
Inland	(77)	(309)	(502)
Ausland	(448)	(500)	(91)
	706	513	1.177

Bei den inländischen Gesellschaften wurde in allen dargestellten Perioden für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 25% verwendet. Weiterhin berücksichtigt wurde ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5% auf die Körperschaftsteuer sowie ein effektiver Gewerbesteuersatz von jeweils 12,125%; für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei den inländischen Gesellschaften somit ein Steuersatz von 38,5%. Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die am jeweiligen Bilanzstichtag rechtskräftig verabschiedeten Steuersätze verwendet.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom im jeweiligen Geschäftsjahr erwarteten zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von 38,5% mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Erwarteter Steueraufwand	1.537	1.324	1.361
Besteuerungsunterschied Ausland	(481)	(544)	(357)
Abweichender Gewerbesteuersatz	(11)	(50)	(43)
Steuerlich nicht ansetzbares Ergebnis aus at equity-Beteiligungen	(113)	(15)	291
Sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abziehbare Aufwendungen	(239)	(194)	(88)
Sonstiges	13	(8)	13
Ausgewiesener Steueraufwand	706	513	1.177

Im Jahr 2006 konnte die DaimlerChrysler Corporation, eine US-amerikanische 100%-Beteiligung von DaimlerChrysler, eine Einigung mit der US-amerikanischen Steuerbehörde bezüglich der Anerkennung von Steuergutschriften im Zusammenhang mit Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen für die noch offenen Veranlagungsjahre 2000 bis 2002 erzielen. Aus dieser Einigung resultierte im Jahr 2006 ein Steuerertrag von 111 Mio. €. Darüber hinaus reduzierten Anpassungen von passiven latenten Steuern und Steuerrückstellungen bei der DaimlerChrysler Corporation, die größtenteils Vorjahre betreffen, den Steueraufwand im Jahr 2006 um 292 Mio. €. Diese Steuererträge wurden durch zusätzliche geschätzte Steueraufwendungen in Höhe von 252 Mio. € reduziert, welche sich aus der derzeit laufenden grenzüberschreitenden Prüfung von Verrechnungspreisen ergaben. Die Steuererträge und -aufwendungen sind in der Zeile »Besteuerungsunterschied Ausland« enthalten.

Im Jahr 2006 wurden aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge bei ausländischen Tochtergesellschaften wertberichtet, woraus ein zusätzlicher latenter Steueraufwand resultierte. Die Steueraufwendungen sind in der Zeile »Besteuerungsunterschied Ausland« enthalten.

Im Jahr 2004 wurde in den USA der »American Jobs Creation Act of 2004« verabschiedet. Eine der hierin enthaltenen Gesetzesänderungen führt dazu, dass unter bestimmten Bedingungen US-amerikanische Gesellschaften bisher bei nicht US-amerikanischen Töchtern thesaurierte Gewinne bei Ausschüttung zu 85% steuerfrei vereinnahmen können. DaimlerChrysler North America Holding Corporation, eine US-amerikanische 100%-Beteiligung von DaimlerChrysler, hat in 2005 die Analyse der Gesetzesänderung und die Bewertung der verschiedenen möglichen Ausschüttungsalternativen abgeschlossen. Im Jahr 2005 belief sich der Ausschüttungsbetrag auf 2,7 Mrd. US-\$. Dieser führte im Jahr 2005 zu einem Steueraufwand von 66 Mio. €, der in der Überleitungsrechnung in der Zeile »Besteuerungsunterschied Ausland« enthalten ist.

Im Jahr 2005 wurden im Ausland steuerfreie Erträge erzielt im Zusammenhang mit den Ausgleichsleistungen für MFTBC sowie mit Wertpapierverkäufen. Die Reduzierung des rechnerisch erwarteten Steueraufwands aus diesen Vorgängen ist in der Zeile »Besteuerungsunterschied Ausland« enthalten.

Im Jahr 2005 veräußerte DaimlerChrysler seine Anteile an MMC; der realisierte Ertrag war – mit Ausnahme des Nettogewinns aus der Absicherung der Währungsrisiken im Zusammenhang mit der Beteiligung an MMC – steuerfrei. Der erwartete Steuer- aufwand auf diese steuerfreien Einnahmen wurde in Höhe von 82 Mio. € in der Zeile »sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abzieshbare Aufwendungen« wieder herausgerechnet. Im Jahr 2004 dagegen führten die steuerlich nicht abzugsfähigen Aufwen- dungen aus der at equity Einbeziehung von MMC sowie aus der Verwässerung der Anteile von DaimlerChrysler an MMC auf- grund des fehlenden Steuerertrages zu einem negativen Über- leitungsposten in Höhe von 298 Mio. €, der in der Zeile »steuer- lich nicht ansetzbares Ergebnis aus at equity-Beteiligungen« ausgewiesen wurde.

Im Jahr 2004 veräußerte DaimlerChrysler seine Anteile an HMC und erzielte einen steuerfreien Gewinn von 252 Mio. €, der zu einem positiven Überleitungsposten in Höhe von 97 Mio. € in der Zeile »sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abzieshbare Aufwendungen« führte.

Weitere in der Zeile »sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abzieshbare Aufwendungen« ausgewiesene steuerfreie Erträge sind im Wesentlichen auf steuerfreie Erträge im Zusammenhang mit den Netto-Pensionsaufwendungen im Inland sowie auf die Finanz- transaktionen zur Kursabsicherung von EADS-Anteilen zurück- zuführen. Darüber hinaus enthält die Zeile »sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abzieshbare Aufwendungen« alle sonstigen Effekte von inländischen Gesellschaften aufgrund von steuer- freien Einnahmen und nicht abzieshbaren Aufwendungen.

Steuerfreie Erträge im Zusammenhang mit den Netto-Aufwen- dungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen in den USA führten in den Jahren 2006 und 2005 ebenfalls zu einem positiven Überleitungs- posten in der Zeile »Besteuerungsunterschied Ausland«. Die Zeile »Besteuerungsunterschied Ausland« enthält darüber hinaus alle sonstigen Überleitungsposten zwischen dem erwarteten und dem ausgewiesenen Steueraufwand von ausländischen Gesell- schaften.

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergaben sich aus den folgenden Positionen:

	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €		
Immaterielle Anlagewerte	347	401
Sachanlagen	387	520
Finanzanlagen	3.481	3.135
Vermietete Gegenstände	822	727
Vorräte	762	752
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.030	749
Steuerliche Verlustvorräte und Steuergutschriften	2.254	1.854
Pensionsrückstellungen und ähnliche Verpflichtungen	6.478	5.125
Sonstige Rückstellungen	5.432	6.477
Verbindlichkeiten	2.096	2.516
Passive Rechnungsabgrenzung	1.521	1.670
Sonstige	93	111
	24.703	24.037
Wertberichtigungen	(867)	(640)
Aktive latente Steuern	23.836	23.397
Immaterielle Anlagewerte	(171)	(932)
Sachanlagen	(3.556)	(3.987)
Vermietete Gegenstände	(6.853)	(7.125)
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2.662)	(3.482)
Aktive Rechnungsabgrenzung	(295)	(360)
Pensionsrückstellungen und ähnliche Verpflichtungen	(2.925)	(2.479)
Sonstige Rückstellungen	(326)	(311)
Steuer auf thesaurierte Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften	(234)	(261)
Verbindlichkeiten	(994)	(1.010)
Sonstige	(444)	(404)
Passive latente Steuern	(18.460)	(20.351)
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	5.376	3.046

Zum 31. Dezember 2006 bestanden im Konzern körperschaftsteuerliche Verlustvorräte von 1.909 (2005: 1.528) Mio. €, gewerbsteuerliche Verlustvorräte von 26 (2005: 129) Mio. € sowie Steuergutschriften von 1.036 (2005: 868) Mio. €. Die körperschaftsteuerlichen Verlustvorräte entfallen im Wesentlichen auf ausländische Gesellschaften und sind teilweise in der Vortragsfähigkeit begrenzt. Von den körperschaftsteuerlichen Verlustvorräten verfallen 25 Mio. € im Zeitraum von 2007 bis 2010, 310 Mio. € in 2011, 373 Mio. € in 2012, 276 Mio. € in 2013, 110 Mio. € im Zeitraum von 2014 bis 2025, 509 Mio. € in 2026 und 306 Mio. € sind unbegrenzt vortragsfähig. Die Steuergutschriften entfallen im Wesentlichen auf US-amerikanische Gesellschaften und sind teilweise in der Vortragsfähigkeit begrenzt. Von den Steuergutschriften verfallen 64 Mio. € im Zeitraum von 2007 bis 2020, 416 Mio. € im Zeitraum von 2021 bis 2026 und 556 Mio. € sind unbegrenzt vortragsfähig. Die gewerbsteuerlichen Verlustvorräte sind unbegrenzt vortragsfähig. Auf die zur Veräußerung bestimmten Gesellschaften des Geschäftsbereichs Off-Highway entfielen zum 31. Dezember 2005 körperschaft- und gewerbsteuerliche Verlustvorräte von jeweils 21 Mio. €.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern betreffen ausländische Gesellschaften und erhöhten sich vom 31. Dezember 2005 zum 31. Dezember 2006 in der Bilanz um 227 Mio. €. DaimlerChrysler ist der Ansicht, die wertberichtigten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50% nicht nutzen zu können. Die heutige Einschätzung bezüglich der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern kann sich ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

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

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2006		31. Dezember 2005	
	Summe	> 1 Jahr	Summe	> 1 Jahr
Aktive latente Steuern	6.093	2.816	7.249	2.880
Passive latente Steuern	(717)	(587)	(4.203)	(4.099)
Netto-Betrag aktive (passive) latente Steuern	5.376	2.229	3.046	(1.219)

Im Rahmen der latenten Steuern wurden ausländische Quellensteuern in Höhe von 169 (2005: 188) Mio. € passiviert, weil bei ausländischen Tochtergesellschaften einbehaltene Gewinne von 3.371 (2005: 3.764) Mio. € in den nächsten Jahren nach Deutschland ausgeschüttet werden sollen. Der bei Ausschüttung zusätzlich anfallende deutsche Steueraufwand in Höhe von 65 (2005: 73) Mio. € wurde passiviert.

Passive latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen in Höhe von 10.479 (2005: 13.831) Mio. € sind nicht berechnet worden, weil diese Gewinne aus heutiger Sicht permanent investiert bleiben sollen. Die Ermittlung der nicht angesetzten latenten Steuern wäre mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden.

Unter Berücksichtigung der direkten Eigenkapitalbuchungen sowie des Steuerertrages aus Anpassungen aus Erstanwendungen ergab sich folgender Steueraufwand (-ertrag) im Eigenkapital:

	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Ausgewiesener Steueraufwand	706	513	1.177
Steuerertrag aus Anpassungen aus der Erstanwendung	(3)	(3)	-
Steuerertrag auf Bestandteile des übrigen Comprehensive Loss	(1.797)	(1.065)	(754)
Steuerertrag auf steuerlich abweichende Aufwendungen aus Stock Options	-	-	(9)
	(1.094)	(555)	414

Im Jahr 2006 entstanden bei Tochtergesellschaften latente Steuererträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in Höhe von 25 Mio. €. Diese Steuererträge wurden im DaimlerChrysler-Konzernabschluss nicht ergebniswirksam behandelt, sondern neutral mit dem aus der Erstkonsolidierung entstandenen Goodwill verrechnet.

Im Jahr 2004 entstanden bei Tochtergesellschaften von MMC latente Steuererträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in Höhe von 2 Mio. €. Diese Steuererträge wurden im DaimlerChrysler-Konzernabschluss ebenfalls nicht ergebniswirksam behandelt, sondern neutral mit dem aus der Anwendung der Equity-Methode entstandenen Goodwill verrechnet.

9. Zur Veräußerung bestimmte Vermögensgegenstände und Schulden des Geschäftsbereichs Off-Highway

Am 27. Dezember 2005 hat DaimlerChrysler einen Kaufvertrag über den Verkauf des überwiegenden Teils seiner Off-Highway Aktivitäten abgeschlossen. Der Verkauf wurde im Jahr 2006 realisiert (siehe Anmerkung 4). Da DaimlerChrysler davon ausgeht, weiterhin wesentliche Umsätze mit den Off-Highway Aktivitäten zu erzielen und diese Geschäftsbeziehungen voraussichtlich über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr nach der Veräußerung andauern werden, wurden die Aktivitäten des Geschäftsbereichs Off-Highway nicht als aufgegebene Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt.

Die zur Veräußerung bestimmten Vermögensgegenstände und Schulden der Off-Highway Aktivitäten wurden zum 31. Dezember 2005 jeweils zusammengefasst und in separaten Zeilen in der Konzernbilanz ausgewiesen.

Die zur Veräußerung stehenden Vermögensgegenstände und Schulden sind auf konsolidierter Basis dargestellt und setzen sich wie folgt zusammen:

	2005
Angaben in Millionen €	
Zur Veräußerung bestimmte Vermögensgegenstände	
Immaterielle Anlagewerte	20
Geschäftswerte	309
Sachanlagen	212
Finanzanlagen	80
Vorräte	395
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	316
Sonstige Aktiva	42
	1.374
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	
Anteile an Fremdbesitz	4
Rückstellungen	603
Verbindlichkeiten	157
Sonstige Passiva	7
	771

10. Anpassungen aus Erstanwendungen

Aktienorientierte Vergütung. Zum 1. Januar 2006 hat DaimlerChrysler die Bestimmungen des Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 123 (revised 2004) »Share-Based Payment« (»SFAS 123R«) auf Grundlage einer modifizierten prospektiven Übergangsmethode erstmals angewendet (siehe Anmerkung 23). Der Effekt aus der Erstanwendung von SFAS 123R reduzierte das Konzernergebnis im Jahr 2006 um 4 Mio. € (0,00 € je Aktie; Steuereffekt 3 Mio. €).

Bedingte Verpflichtung aus dem Abgang von Anlagevermögen. Zum 31. Dezember 2005 hat DaimlerChrysler die Bestimmungen von FIN 47 »Accounting for Conditional Asset Retirement Obligations – an interpretation of FASB Statement No. 143« erstmals angewendet, die sich auf die Bilanzierung von rechtlich durchsetzbaren Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Stilllegung oder dem Abgang von Anlagevermögen beziehen. Der Zeitpunkt und die Art und Weise der Erfüllung dieser Verpflichtungen sind dabei abhängig von zukünftigen Ereignissen. Für bestehende bedingte Stilllegungsverpflichtungen, bei denen der Zeitwert zuverlässig ermittelt werden kann, hat DaimlerChrysler die Rückstellung und entsprechende Zugänge im Anlagevermögen bestimmt. Weiterhin wurden die notwendigen kumulierten Aufzinsungen und Abschreibungen für den Zeitraum bis zum Erstanwendungszeitpunkt vorgenommen. Der kumulierte Effekt aus der Erstanwendung von FIN 47 reduzierte das Konzernergebnis um 5 Mio. € (0,00 € je Aktie; Steuereffekt 3 Mio. €) und wurde separat in der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2005 berücksichtigt.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

11. Geschäftswerte

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

Der Buchwert der Geschäftswerte zum 31. Dezember 2006 hat sich gegenüber dem Vorjahr um 198 Mio. € vermindert. Der Rückgang ergab sich überwiegend durch Wechselkurseffekte.

Die Buchwerte der Geschäftswerte zum 31. Dezember 2006 und 2005 sind den Segmenten wie folgt zugeordnet (ohne »investor level goodwill« in Höhe von jeweils 55 Mio. €):

	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Truck Group	Financial Services	Van, Bus, Other	Gesamt
Angaben in Millionen €						
2006	192	927	386	71	107	1.683
2005	199	1.035	469	63	115	1.881

DaimlerChrysler führt bei den Geschäftswerten mindestens jährlich eine Überprüfung der Werthaltigkeit durch, um mögliche Werthaltigkeitsminderungen zu identifizieren. Dabei wird der Zeitwert (»Fair Value«) einer Berichtseinheit (»reporting unit«) mit ihrem Buchwert (einschließlich ihres Geschäftswertes) verglichen, wobei der Zeitwert durch die Diskontierung zukünftiger Zahlungsströme ermittelt wird. Übersteigt der Buchwert einer Berichtseinheit deren Zeitwert, wird in einem zweiten Schritt die Höhe der Wertminderung ermittelt. Als Folge der Werthaltigkeitsüberprüfung im Jahr 2005 wurden Geschäftswerte bei smart in Höhe von 30 Mio. € ergebniswirksam abgeschrieben.

12. Sonstige immaterielle Anlagewerte

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

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte setzen sich wie folgt zusammen:

	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €		
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.722	1.628
Kumulierte Abschreibungen	(1.067)	(941)
Buchwert	655	687
Immaterieller Vermögensgegenstand im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen	-	2.375
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	110	129
	765	3.191

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten zum 31. Dezember 2006 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte (297 Mio. €) sowie selbst erstellte oder selbst genutzte Software (276 Mio. €). Die Zugänge im Jahr 2006 in Höhe von 257 (2005: 244) Mio. € mit einer gewichteten durchschnittlichen Nutzungsdauer von 5 Jahren umfassen überwiegend Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte. Die gesamten Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr 2006 255 (2005: 201; 2004: 169) Mio. €.

Der geschätzte Abschreibungsaufwand bezogen auf die sonstigen immateriellen Anlagewerte beträgt für die folgenden 5 Jahre:

	2007	2008	2009	2010	2011
Angaben in Millionen €					
Abschreibungsaufwand	190	137	97	54	35

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, bestehen insbesondere aus Markenzeichen, deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist.

13. Sachanlagen

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

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen in Höhe von insgesamt 479 (2005: 341) Mio. €, die wegen der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasing-Verträge (sog. »Capital Leases«) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Die auf gemietete Anlagen entfallenden Abschreibungen des Geschäftsjahres betragen 80 (2005: 55; 2004: 34) Mio. €.

Die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus »Capital Lease«-Verträgen betragen zum 31. Dezember 2006 740 Mio. € und sind wie folgt fällig:

	2007	2008	2009	2010	2011	danach
Angaben in Millionen €						
Mindestleasingzahlungen	90	71	61	59	55	404

Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus »Capital Lease«-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	31. Dezember 2006
Angaben in Millionen €	
Summe der Mindestleasingzahlungen	740
Abzüglich enthaltener Zinsen	(249)
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease«-Verträgen (davon kurzfristig: 62)	491

14. Vermietete Gegenstände

Die Veränderung der vermieteten Gegenstände kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden. Vom Gesamtbestand entfallen insgesamt 36.433 (2005: 33.644) Mio. € auf Personenwagen und Nutzfahrzeuge.

Die zukünftigen an DaimlerChrysler zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren »Operating Lease«-Verträgen betragen zum 31. Dezember 2006 12.956 Mio. € und sind wie folgt fällig:

	2007	2008	2009	2010	2011	danach
Angaben in Millionen €						
Zukünftige Leasingzahlungen	6.288	4.191	1.838	439	136	64

Im Jahr 2006 hat der Konzern Ansprüche auf zukünftige Leasingraten aus Operating Lease-Verhältnissen und den damit verbundenen Fahrzeugen zur Verbriefung veräußert. Diese Transaktion wurde bilanziell als besicherte Kreditaufnahme dargestellt. Zum 31. Dezember 2006 betrug der Buchwert der vermieteten Fahrzeuge, deren Anspruch rechtlich an einen Bankfonds übertragen wurde, 886 Mio. €. 651 Mio. € Schulden im Zusammenhang mit dieser Transaktion wurden unter den »übrigen Finanzverbindlichkeiten« bilanziert.

15. Vorräte

	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.079	1.906
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.956	2.924
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	12.876	14.414
Geleistete Anzahlungen	43	47
	17.954	19.291
Abzügliche erhaltene Anzahlungen	(204)	(152)
	17.750	19.139

Einige Tochterunternehmen in den USA wenden bei der Bewertung ihrer Vorräte das Lifo-Verfahren an (»last-in-first-out«). Bei Anwendung des Fifo-Verfahrens (»first-in-first-out«) hätten sich um 477 (2005: 495) Mio. € höhere Vorräte ergeben.

Der in den Vorräten zum 31. Dezember 2006 enthaltene Bestand an Fuhrparkfahrzeugen der DaimlerChrysler AG in Höhe von 364 Mio. € wurde dem DaimlerChrysler Pension Trust e.V. aufgrund der Vorschriften zur Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit sicherungsübereignet.

16. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2006	2005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.835	8.135
Wertberichtigungen	(476)	(540)
	7.359	7.595

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen 81 (2005: 115) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

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

Angaben in Millionen €	2006	2005	2004
Stand zum 1. Januar	540	591	587
Netto-Zuführung zu den Wertberichtigungen	25	41	49
Inanspruchnahme	(67)	(75)	(160)
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	(22)	(17)	115
Stand zum 31. Dezember	476	540	591

17. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2006	2005
Forderungen gegen		
Endkunden	38.681	46.947
Händler	11.620	11.961
Übrige	2.819	3.367
	53.120	62.275
Wertberichtigungen	(786)	(1.174)
	52.334	61.101

Von den Forderungen aus Finanzdienstleistungen weisen 29.585 (2005: 37.896) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind im Allgemeinen durch den Bestand an Fahrzeugen und anderen Vermögensgegenständen gesichert.

Forderungstypen. Forderungen gegen Endkunden beinhalten Forderungen aus Finanzierungs- und Leasingverträgen mit Endkunden des DaimlerChrysler Konzerns, die ihr Fahrzeug entweder direkt oder über einen Händler bezogen haben.

Forderungen gegen Händler stellen Kreditforderungen dar, die aus der Bestandsfinanzierung bezüglich der von DaimlerChrysler bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung von anderen Vermögensgegenständen, die die Händler von Dritten gekauft haben, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (z. B. Verkaufsräume).

Die übrigen Forderungen stellen nicht dem Automobilgeschäft zuzuordnende Vermögensgegenstände aus Verträgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit Dritten (Leveraged Lease) dar.

Darstellung in der Konzern-Kapitalflussrechnung. Forderungen gegen unabhängige Händler, die aus dem Verkauf von Fahrzeugen durch DaimlerChrysler resultieren sowie Forderungen gegen Endkunden, die Ihr Fahrzeug direkt von DaimlerChrysler gekauft haben, stehen in Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorräten. Die aus diesen Forderungen resultierenden Effekte auf die Kapitalflussrechnung werden innerhalb der Konzern-Kapitalflussrechnung als »Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen« im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Alle Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die nicht aus dem Verkauf von Vorräten an unabhängige Händler oder direkt an Kunden resultieren, werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung innerhalb des Cash Flows aus der Investitionstätigkeit berücksichtigt.

Wertberichtigungen. Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Millionen €	2006	2005	2004
Stand zum 1. Januar	1.174	1.107	1.265
Zuführung zu den Wertberichtigungen	392	559	467
Inanspruchnahme	(527)	(420)	(413)
Auflösung	(107)	(137)	(84)
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	(146)	65	(128)
Stand zum 31. Dezember	786	1.174	1.107

Finanzierungsleasing. Die Forderungen aus Finanzierungsleasing umfassen Sales-Type-Leasingverträge mit Endkunden, die ihr Fahrzeug direkt von DaimlerChrysler erhalten haben, und Direct-Financing-Leasingverträge mit Endkunden, die die Fahrzeuge über einen unabhängigen Händler erhalten haben, einschließlich Leveraged Lease-Verträgen mit Dritten über Vermögensgegenstände des Non-Automotive-Geschäftes.

Zum 31. Dezember 2006 betragen die Buchwerte dieser Forderungen aus Finanzdienstleistung 12.465 (2005: 11.827) Mio. €. Den in den Forderungen gegen Endkunden und den übrigen Forderungen enthaltenen Investments in Finanzierungsleasing sind vertraglich vereinbarte Zahlungen von 14.567 (2005: 14.120) Mio. €, unrealisierte Gewinne von 2.724 (2005: 2.831) Mio. €, direkte Vertragsabschlusskosten von 55 (2005: 43) Mio. € und nicht garantierte Restbuchwerte der Leasinggegenstände von 806 (2005: 955) Mio. € zuzuordnen.

Die vertraglichen Zahlungen der Forderungen aus Finanzierungsleasing setzen sich zum 31. Dezember 2006 wie folgt zusammen:

	2007	2008	2009	2010	2011	danach
Angaben in Millionen €						
Vertragliche Fälligkeiten	3.932	2.681	2.054	1.280	698	3.922

Die tatsächlichen Zahlungseingänge werden sich aufgrund von Vorauszahlungen und Ausbuchungen von den vertraglichen Fälligkeiten unterscheiden.

Leveraged Leases. Leveraged Leases sind in der Zeile »Übrige« enthalten. Die Leveraged Leases setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember	
	2006	2005
Angaben in Millionen €		
Künftige Mietforderungen (ohne Mietforderung, die auf die Fremdfinanzierung entfallen)	3.929	4.586
Nicht garantierte Restbuchwerte	426	588
Unrealisierte Gewinne	(1.536)	(1.821)
	2.819	3.353

Zum 31. Dezember 2006 entfielen auf die Leveraged Leases passive latente Steuern in Höhe von 2.395 (2005: 2.775) Mio. €.

Forderungenverkäufe. In Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und Liquiditätsbedarf verkauft DaimlerChrysler Umfänge an Forderungen gegen Endkunden und Händler an Dritte, was gewöhnlich zu einer Ausbuchung der übertragenen Forderungen aus der Bilanz führt. Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen werden in der Konzernbilanz innerhalb der sonstigen Vermögenswerte ausgewiesen. Für zusätzliche Informationen über zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen und verkaufte Forderungen siehe Anmerkung 33.

18. Sonstige Vermögenswerte

	31. Dezember	
	2006	2005
Angaben in Millionen €		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	611	696
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht ¹	305	324
Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen	2.706	2.215
Steuererstattungsansprüche	2.192	1.474
Sonstige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5.682	4.190
	11.496	8.899
Wertberichtigungen	(126)	(168)
	11.370	8.731

¹ Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, halten entweder an Konzernunternehmen eine Beteiligung oder Konzernunternehmen halten an ihnen eine Beteiligung.

Von den sonstigen Vermögenswerten weisen 3.362 (2005: 2.618) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen, die in den sonstigen Vermögenswerten enthalten sind, entwickelten sich wie folgt:

	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Stand zum 1. Januar	168	261	888
Netto-Zuführung (-Auflösung) zu den Wertberichtigungen	(20)	(18)	61
Inanspruchnahme	(16)	(90)	(702)
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	(6)	15	14
Stand zum 31. Dezember	126	168	261

19. Wertpapiere und Finanzanlagen

Die Zusammensetzung und Entwicklung der gesamten Finanzanlagen sind in der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens dargestellt. Die Buchwerte der unter den »Finanzanlagen« in der Konzernbilanz ausgewiesenen Beteiligungen, die nicht nach der Equity-Methode einbezogen werden, und Wertpapiere des Anlagevermögens setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2006	2005
Börsennotierte Beteiligungen	399	332
Nicht-börsennotierte Beteiligungen	267	256
Beteiligungen gesamt	666	588
Wertpapiere des Anlagevermögens	565	606

Nicht-börsennotierte Beteiligungen werden bei Vorliegen eines Wertminderungsindikators auf Wertminderung geprüft. In den Geschäftsjahren 2006 und 2005 ist dies für Beteiligungen mit einem Buchwert von 76 und 20 Mio. € erfolgt. Unrealisierte Verluste bestanden in diesen Jahren nicht.

Der Ausweis der Wertpapiere des Umlaufvermögens erfolgt in der Konzernbilanz unter »Wertpapiere« und wird getrennt nach Anlage- und Handelsbestand erfasst:

Angaben in Millionen €	31. Dezember	
	2006	2005
Anlagebestand	5.778	4.773
Handelsbestand	207	163
Wertpapiere des Umlaufvermögens	5.985	4.936

Zum 31. Dezember 2006 sind in der folgenden Tabelle die (fortgeführten) Anschaffungskosten, die Marktwerte und die unrealisierten Gewinne und Verluste der börsennotierten Beteiligungen, der Wertpapiere des Anlagevermögens und der im Anlagebestand erfassten Wertpapiere des Umlaufvermögens (»Available-for-Sale«-Wertpapiere) nach Wertpapierkategorien gegliedert. Die unrealisierten Verluste, die seit weniger als einem Jahr bestehen, und die unrealisierten Verluste, die seit einem Jahr oder länger bestehen, werden mit den zugehörigen Marktwerten getrennt ausgewiesen.

Angaben in Millionen €	(fortgeführte) Anschaffungs- kosten	Marktwert	Unrealisierter Gewinn	Unrealisierter Verlust < 1 Jahr unrealisierter Verlust		Unrealisierter Verlust >= 1 Jahr unrealisierter Verlust		Unrealisierter Verlust gesamt unrealisierter Verlust	
				Marktwert	Verlust	Marktwert	Verlust	Marktwert	Verlust
Aktien	116	574	458	-	-	-	-	-	-
Anteile an Rentenfonds	136	136	1	78	1	-	-	78	1
Schuldtitle von inländischen Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeinden)	631	631	1	105	1	-	-	105	1
Schuldtitle ausländischer Staaten	27	27	-	-	-	-	-	-	-
Schuldtitle von Kapital- gesellschaften	3.244	3.266	24	240	1	96	1	336	2
Grundpfandrechtl gesicherte Wertpapiere	628	626	1	242	2	54	1	296	3
Durch andere Vermögens- gegenstände gesicherte Wertpapiere	219	219	-	-	-	-	-	-	-
Andere schuldrechtliche Wertpapiere	1.258	1.263	6	50	1	-	-	50	1
	6.259	6.742	491	715	6	150	2	865	8

Zum 31. Dezember 2005 betragen diese Werte:

	(fortgeführte) Anschaffungs- kosten	Marktwert	Unrealisierter Gewinn	Unrealisierter Verlust < 1 Jahr unrealisierter Verlust		Unrealisierter Verlust >= 1 Jahr unrealisierter Verlust		Unrealisierter Verlust gesamt unrealisierter Verlust	
				Marktwert	Verlust	Marktwert	Verlust	Marktwert	Verlust
Angaben in Millionen €									
Aktien	279	664	388	12	3	-	-	12	3
Anteile an Rentenfonds	228	229	1	-	-	-	-	-	-
Schuldtitle von inländischen Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeinden)	205	205	-	-	-	-	-	-	-
Schuldtitle ausländischer Staaten	778	777	-	34	1	-	-	34	1
Schuldtitle von Kapital- gesellschaften	3.068	3.069	10	547	6	26	3	573	9
Grundpfandrechtl gesicherte Wertpapiere	318	317	1	68	1	35	1	103	2
Durch andere Vermögens- gegenstände gesicherte Wertpapiere	190	190	-	-	-	-	-	-	-
Andere schuldrechtliche Wertpapiere	260	260	-	-	-	-	-	-	-
	5.326	5.711	400	661	11	61	4	722	15

Die folgende Tabelle gliedert die Marktwerte des am Jahresende vorhandenen Bestandes an Schuldtiteln (ohne Anteile an Rentenfonds) nach der vertraglichen Restlaufzeit. Die tatsächlichen Restlaufzeiten können im Einzelfall von den vereinbarten Restlaufzeiten abweichen, wenn Schuldner das Recht zusteht, ihre Verbindlichkeiten mit oder ohne Ablöseentschädigung zu kündigen oder vorzeitig zu tilgen.

Die im Jahr 2006 in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gebuchten Gewinne der im Handelsbestand geführten Wertpapiere betragen 2 (2005: -; 2004: 2) Mio. €. Die Verluste im Berichtsjahr belaufen sich auf 1 (2005: 6; 2004: -) Mio. €.

Die Bewertung und Ermittlung der realisierten Gewinne und Verluste erfolgt nach der gewichteten Durchschnittsmethode.

	31. Dezember	
	2006	2005
Angaben in Millionen €		
Fällig innerhalb von einem Jahr	2.885	1.164
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	1.904	1.976
Fällig zwischen 5 und 10 Jahren	282	508
Fällig nach mehr als 10 Jahren	961	1.170
	6.032	4.818

Die Erlöse aus dem Verkauf von börsennotierten Beteiligungen, Wertpapieren des Anlagevermögens und der im Anlagebestand erfassten Wertpapieren des Umlaufvermögens (»Available-for-Sale«-Wertpapiere) betragen 9.205 (2005: 10.336; 2004: 3.702) Mio. €. Die realisierten Gewinne dieser Wertpapiere belaufen sich auf 17 (2005: 847; 2004: 254) Mio. €, während die realisierten Verluste 9 (2005: 8; 2004: 3) Mio. € betragen. In den Erlösen und realisierten Gewinnen sind die Beträge aus dem Verkauf der Anteile an MMC im Jahr 2005 (vgl. Anmerkung 3) enthalten. In der Konzern-Kapitalflussrechnung sind die Erlöse aus dem Verkauf der Zeile »Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handlungspapiere)« zugeordnet.

20. Liquide Mittel

Die unter verschiedenen Bilanzposten ausgewiesenen liquiden Mittel des Konzerns setzen sich zum Jahresende wie folgt zusammen:

	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €		
Zahlungsmittel		
Zahlungsmittel von bis zu 3 Monaten	7.083	7.619
Zahlungsmittel von mehr als 3 Monaten	53	92
Zahlungsmittel gesamt	7.136	7.711
Wertpapiere des Umlaufvermögens	5.985	4.936
	13.121	12.647

21. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten setzen sich wie folgt zusammen:

	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €		
Vorauszahlungen für Pensionen	1.789	595
Andere aktive Rechnungsabgrenzungsposten	778	796
	2.567	1.391

Von den gesamten Rechnungsabgrenzungsposten wiesen 2.063 (2005: 809) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

22. Eigenkapital

Zahl der ausgegebenen Aktien und eigene Anteile. Die Anzahl der am 31. Dezember 2006 von DaimlerChrysler ausgegebenen nennwertlosen Aktien betrug 1.028.163.751 (2005: 1.018.172.696). Diese Erhöhung resultierte aus der Ausgabe neuer Aktien im Zusammenhang mit der Ausübung von Optionsrechten im Rahmen des Stock-Option-Plans 2000 (Tranchen 2003 und 2004). Jede Aktie repräsentiert einen Anteil am gezeichneten Kapital in Höhe von 2,60 €.

Im Jahr 2006 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,7 (2005: 0,7; 2004: 0,8) Mio. DaimlerChrysler-Aktien erworben, von denen 0,7 (2005: 0,7; 2004: 0,8) Mio. an Mitarbeiter ausgegeben wurden.

Genehmigtes und bedingtes Kapital. Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 12. April 2006 wurde DaimlerChrysler ermächtigt, bis zum 12. Oktober 2007 für bestimmte vordefinierte Zwecke eigene Aktien mit einem auf diese Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von höchstens 264 Mio. € – das sind knapp 10% des derzeitigen Grundkapitals – zu erwerben.

Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 9. April 2003 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 8. April 2008 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage um bis zu 500 Mio. € sowie durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Sacheinlage um bis zu 500 Mio. € zu erhöhen. Darüber hinaus ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital um bis zu 26 Mio. € zum Zweck der Ausgabe von Belegschaftsaktien zu erhöhen.

Darüber hinaus wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 5. April 2010 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 15 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 20 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf neue Aktien von DaimlerChrysler mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 300 Mio. €, nach Maßgabe der festgelegten Bedingungen, zu gewähren.

Comprehensive Income/(Loss). Die Bestandteile des übrigen Comprehensive Loss entwickelten sich wie folgt:

	vor Steuern	Steuer- effekt	2006 Netto	vor Steuern	Steuer- effekt	2005 Netto	vor Steuern	Steuer- effekt	2004 Netto
Angaben in Millionen €									
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus der Markt- bewertung von Wert- papieren (einschl. zurück- behaltenen Anteilsrechten an verkauften Forderungen):									
Veränderung der unreali- sierten Gewinne (Verluste)	151	(30)	121	511	(136)	375	277	(10)	267
Realisierte (Gewinne) Verluste	(123)	35	(88)	(512)	119	(393)	(592)	119	(473)
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Wertpapieren, gesamt	28	5	33	(1)	(17)	(18)	(315)	109	(206)
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Derivaten zur Absicherung von Zahlungsströmen:									
Veränderung der unreali- sierten Gewinne (Verluste)	1.924	(764)	1.160	(3.552)	1.270	(2.282)	2.339	(900)	1.439
Realisierte (Gewinne) Verluste	(1.444)	547	(897)	1.517	(458)	1.059	(2.957)	1.149	(1.808)
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Derivaten, gesamt	480	(217)	263	(2.035)	812	(1.223)	(618)	249	(369)
Anpassungen der Verpflich- tungen für Pensionen und Gesundheitsfürsorgeleistungen									
Anpassung der Additional Minimum Pension Liability	7.160	(2.611)	4.549	(170)	91	(79)	(1.224)	476	(748)
Anpassungen durch die Erstanwendung von SFAS 158	(12.035)	4.620	(7.415)	-	-	-	-	-	-
Anpassungen der Verpflich- tungen für Pensionen und Gesundheitsfürsorgeleistungen	(4.875)	2.009	(2.866)	(170)	91	(79)	(1.244)	476	(748)
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung	(1.817)	-	(1.817)	2.548	179	2.727	(635)	(80)	(715)
Veränderung des übrigen Comprehensive Income/Loss	(6.184)	1.797	(4.387)	342	1.065	1.407	(2.792)	754	(2.038)

Wechselkurseffekte auf die Bestandteile des Other Comprehensive Loss werden grundsätzlich als Veränderung der Währungsrücklage ausgewiesen.

Wechselkursbereinigt hat sich durch die Erstanwendung von SFAS 158 im Jahr 2006 eine Verringerung des übrigen Comprehensive Income/(Loss) um 7.415 Mio. € ergeben. Der zum 31. Dezember 2006 für Verpflichtungen aus Pensionen und Gesundheitsfürsorgeleistungen ausgewiesene Wert von (10.566) Mio. € teilt sich auf in Pensionsverpflichtungen in Höhe von (7.802) Mio. € (versicherungsmathematische Gewinne/Verluste: (6.204) Mio. €; rückwirkende Plananpassung: (1.598) Mio. €) und Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen in Höhe von (2.764) Mio. € (versicherungsmathematische Gewinne/Verluste: (2.980) Mio. €; rückwirkende Plananpassung: 216 Mio. €).

Beginnend mit dem 1. Oktober 2004 hat die Chrysler Group prospektiv die funktionale Währung von DaimlerChrysler Canada Inc. (»DCCI«), ihrer kanadischen Tochtergesellschaft, von US-\$ auf kanadische Dollar umgestellt. Ursächlich hierfür waren eine Reihe wesentlicher wirtschaftlicher und operativer Veränderungen bei DCCI, zu denen unter anderem eine Verringerung der aus den USA bezogenen Komponenten gehört. Die erstmalige Anwendung der neuen funktionalen Währung hatte im Jahr 2004 eine Erhöhung des Nettovermögens und des kumulierten übrigen Comprehensive Income/Loss des Konzerns von 179 Mio. € zur Folge.

Sonstiges. Nach dem Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden nach dem im Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG ausgewiesenen Bilanzgewinn gemäß HGB. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2006 der DaimlerChrysler AG eine Dividende von 1.542 Mio. € (1,50 € je Aktie) an die Aktionäre auszuschütten.

23. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2006 über (1) die Performance Phantom Share Pläne (»PSP«) 2005 und 2006, (2) den Stock-Option-Plan (»SOP«) 2000, (3) verschiedene sog. Stock Appreciation Rights (»SAR«)-Pläne sowie (4) die Medium Term Incentive Awards-Pläne (»MTI«).

Wie in Anmerkung 1 erläutert, wendet DaimlerChrysler zum 1. Januar 2006 die Vorschriften von SFAS 123R an, der SFAS 123 und APB 25 sowie die zugehörigen Interpretationen ersetzt. SFAS 123R verlangt, dass, mit einigen Ausnahmen, aktienorientierte Vergütungsformen mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Die Vorschriften des SFAS 123 zur Bewertung zum beizulegenden Zeitwert wurden bereits zum 1. Januar 2003 für alle nach dem 31. Dezember 2002 gewährten Pläne angewandt. Die Erstanwendung von SFAS 123R einschließlich der Neubewertung mit dem beizulegenden Zeitwert von Vergütungsplänen, die als Verbindlichkeit auszuweisen sind, hat demzufolge keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss von DaimlerChrysler.

Performance Phantom Share Pläne. Im Jahr 2006 hat der Konzern, ebenso wie im Jahr 2005, einen »Performance Phantom Share Plan« ausgegeben. Im Rahmen des Performance Phantom Share Plans gewährt DaimlerChrysler bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), welche nach vier Jahren dazu berechtigen eine Auszahlung in bar zu erhalten. Der Auszahlungsbetrag ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach 3 Jahren in Abhängigkeit von dem Grad der Erreichung bestimmter Konzernkennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der DaimlerChrysler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Die Ermittlung der Zielerreichung basiert auf dem Return on Net Assets und dem Return on Sales im Vergleich zu Benchmarks, die von Wettbewerbern sowie internen Zielgrößen abgeleitet sind. Im Zusammenhang mit dem Performance Phantom Share Plan gibt der Konzern keine neuen DaimlerChrysler-Aktien aus.

Entwicklung der ausgegebenen Phantom Shares:

	2006	2005
Angaben in Millionen Stück		
Bestand am Jahresanfang	3,6	-
Gewährte Phantom Shares	2,6	3,6
Verfallen/Abgänge	(0,4)	.
Noch bestehend am Jahresende	5,8	3,6

Im Jahr 2006 hat der Konzern Aufwendungen in Höhe von 59 (2005: 30) Mio. € im Zusammenhang mit dem Performance Phantom Share Plan berücksichtigt. Der Steuerertrag darauf beläuft sich auf 23 (2005: 11) Mio. €. Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus dem Performance Phantom Share Plan in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro erdientem Phantom Share vom Kurs der DaimlerChrysler-Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der DaimlerChrysler-Aktie den Zeitwert pro Phantom Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den Jahren 2006 und 2005 anteilig berücksichtigte Aufwand aus dem Performance Phantom Share Plan richtet sich nach dem Kurs der DaimlerChrysler-Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades zum Bilanzstichtag.

Stock-Option-Plan. Im April 2000 hatte die Hauptversammlung dem DaimlerChrysler Stock-Option-Plan 2000 zugestimmt. Dieser Plan sah vor, bezugsberechtigten Mitarbeitern Stock-Options zum Bezug von DaimlerChrysler-Aktien zu gewähren. Die im Rahmen dieses Plans gewährten Optionen können zu einem vorher festgelegten Referenzpreis je DaimlerChrysler-Aktie zuzüglich eines Aufschlags von 20% ausgeübt werden. Die Optionen sind je zur Hälfte frühestens zwei bzw. drei Jahre nach Gewährung ausübbar. Nicht ausgeübte Optionen verfallen zehn Jahre nach Gewährung. Liegt der Börsenkurs der DaimlerChrysler-Aktie bei Ausübung mindestens 20% über dem Referenzpreis, erhält der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20%igen Aufschlags.

Die Basisdaten der seit der Verabschiedung gewährten Optionen (in Mio. Stück) stellen sich wie folgt dar:

Option gewährt im Jahr	Referenzpreis	Ausübungspreis	Gewährte Optionen	Bestehende Optionen 31. Dezember 2006	Ausübare Optionen
2000	62,30 €	74,76 €	15,2	11,9	11,9
2001	55,80 €	66,96 €	18,7	16,2	16,2
2002	42,93 €	51,52 €	20,0	18,3	18,3
2003	28,67 €	34,40 €	20,5	6,7	6,7
2004	36,31 €	43,57 €	18,0	14,0	5,7

Der beizulegende Zeitwert der voll erdienten, aber noch nicht ausgeübten Rechte beträgt 261 Mio. €. In den Jahren 2006 und 2005 wurden keine neuen Optionen ausgegeben.

Mit Zustimmung der Hauptversammlung hatte DaimlerChrysler die Stock-Option-Pläne 1998 und 1997 eingeführt (frühere Daimler-Benz-Pläne). Die Pläne 1997 und 1998 räumten bestimmten Mitgliedern des oberen Managements das Recht ein, im Zusammenhang mit der Zeichnung einer Wandelschuldverschreibung Optionen auf Aktien der DaimlerChrysler AG zu erwerben. Den nach diesen Plänen gewährten Wandlungsrechten lagen nicht übertragbare Wandelschuldverschreibungen von nominal je 511 € mit einer Laufzeit von zehn Jahren zugrunde. Jede Wandelschuldverschreibung berechnete den Inhaber nach einer Wartezeit von 24 Monaten jedes Jahr innerhalb bestimmter Zeiträume zum Umtausch in 201 Aktien. Voraussetzung war, dass der Kurs der Aktie bei Wandlung mindestens um 15% über dem festgelegten Wandlungspreis liegt.

Im zweiten Quartal 1999 hat DaimlerChrysler alle unter den Stock-Option-Plänen 1997 und 1998 gewährten Optionen in SARs umgewandelt. Alle Konditionen und Bedingungen der neuen SARs entsprechen denen der umgewandelten Optionen mit der Ausnahme, dass der Inhaber eines SARs bei Ausübung statt Aktien eine Barzahlung in Höhe des Unterschiedsbetrags zwischen Börsenkurs und Ausübungspreis erhält.

Die Eckdaten dieser Wandelschuldverschreibungen sowie der zugehörigen Optionsrechte/SARs (in Mio. Stück) stellen sich wie folgt dar:

	Nominal- verzinsung	Wandlungs- preis	Zugehörige Options- rechte bei Gewährung	Optionsrechte/SARs bestehend 31. Dezember 2006	ausübbar
Wandelschuld- verschreibung gewährt in					
1997	5,3%	65,90 €	7,4	3,0	3,0
1998	4,4%	92,30 €	8,2	3,5	3,5

Im Zusammenhang mit den Plänen 1997 und 1998 gibt der Konzern keine neuen DaimlerChrysler-Aktien aus.

Entwicklung der ausgegebenen Stock-Options:

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2006 Durchschnitt- licher Aus- übungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2005 Durchschnitt- licher Aus- übungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2004 Durchschnitt- licher Aus- übungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	79,6	53,92	86,5	52,78	71,6	55,18
Gewährte Optionen	-	-	-	-	18,0	43,57
Ausgeübt	(10,0)	37,06	(5,3)	34,40	-	-
Verfallen	(0,2)	43,81	(0,3)	41,42	(1,4)	40,79
Abgänge	(2,3)	67,61	(1,3)	60,13	(1,7)	65,92
Noch bestehend am Jahresende	67,1	56,00	79,6	53,92	86,5	52,78
Ausübbar am Jahresende	58,8	57,75	52,8	60,82	40,2	65,92

Entwicklung der zum Jahresanfang noch nicht voll erdienten Stock-Options:

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durch- schnittlicher beizulegender Zeitwert € je Stück
Nicht voll erdient am Jahresanfang	26,8	7,32
Gewährte Optionen	-	-
Erdient	(18,2)	6,97
Verfallen	.	7,85
Abgänge	(0,3)	7,73
Nicht voll erdient am Jahresende	8,3	8,05

Im Jahr 2006 ist im Zusammenhang mit Stock-Option-Plänen ein Aufwand (vor Steuern) in Höhe von 38 (2005: 87; 2004: 119) Mio. € berücksichtigt worden. Der Steuerertrag darauf beläuft sich auf 15 (2005: 33; 2004: 45) Mio. €.

Der gesamte innere Wert der im Berichtsjahr ausgeübten Optionen (als Differenz zwischen Aktienkurs bei Ausübung und Referenzpreis) betrug 141 (2005: 61; 2004: -) Mio. €. Der gesamte in der Rücklage berücksichtigte beizulegende Zeitwert für im Berichtsjahr voll erdiente Optionen betrug 127 (2005: 128; 2004: 72) Mio. €.

Der Zeitwert der von DaimlerChrysler im Jahr 2004 ausgegebenen Stock-Options wurde zum Gewährungszeitpunkt (Anfang April) auf Basis eines die spezifischen Ausgabekonditionen berücksichtigenden modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells festgelegt. Die Optionen, die im Jahr 2004 an den Vorstand gewährt wurden und für welche der Präsidialausschuss – entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex – bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen eine Begrenzungsmöglichkeit vereinbaren oder sich eine solche Begrenzungsmöglichkeit vorbehalten kann, werden mit dem Inneren Wert zum Bilanzstichtag bewertet. Die bei der Ermittlung des Zeitwerts eingeflossenen Prämissen sowie der darauf basierende Gesamtwert (in Mio. €) waren wie folgt:

	2004
Durchschnittlich erwartete Dividendenrendite	4,4%
Erwartete Volatilität	33%
Risikofreier Anlagezinssatz	2,6%
Erwartete Dauer bis zur Ausübung (in Jahren)	3
Zeitwert je Optionsrecht	7,85€
Gesamtwert Programm (in Millionen €)	131,9

Für alle zum 31. Dezember 2006 ausstehenden und noch nicht ausübbareren Aktienoptionen, die nicht einer Begrenzungsmöglichkeit entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex unterliegen, wird zukünftig ein Aufwand (vor Steuern) von insgesamt 4 (2005: 35; 2004: 125) Mio. € entstehen. Der verbleibende Aufwand von 4 Mio. € ist im 1. Quartal 2007 zu berücksichtigen.

Stock Appreciation Rights-Pläne. Im Jahr 1999 hat DaimlerChrysler einen Stock Appreciation Rights-Plan (»SAR-Plan 1999«) eingeführt, der den Begünstigten das Recht einräumt, ab dem Zeitpunkt der Gewährung in Form einer Barzahlung am Kursanstieg der DaimlerChrysler-Aktie zu partizipieren. Die unter dem SAR-Plan 1999 gewährten Rechte werden je zur Hälfte nach zwei bzw. drei Jahren ausübbar. Nicht ausgeübte Rechte verfallen nach Ablauf von zehn Jahren. Der Ausübungspreis eines SARs entspricht dem Börsenkurs einer DaimlerChrysler-Aktie am Tag der Gewährung. Am 24. Februar 1999 gewährte der Konzern 11,4 Mio. SARs zu einem Ausübungspreis von 89,70 € bzw. 98,76 US-\$ für Chrysler Mitarbeiter, von denen 6,2 Mio. SARs zum 31. Dezember 2006 noch bestehen und ausübbar sind.

Im zweiten Quartal 1999 hat DaimlerChrysler – wie oben beschrieben – alle unter den Stock-Option-Plänen 1997 und 1998 gewährten Optionen in SARs umgewandelt.

Im Rahmen des Vollzugs des Unternehmenszusammenschlusses von Daimler-Benz und Chrysler hat der Konzern im Jahr 1998 einen Stock Appreciation Rights-Plan eingeführt, auf dessen Basis 22,3 Mio. SARs mit einem Ausübungspreis von 75,56 US-\$ je Stück ausgegeben wurden, von denen zum 31. Dezember 2006 4,9 Mio. SARs noch bestehen und ausübbar sind. Die erstmalige Gewährung der SARs ersetzte die fixen Stock-Option-Pläne von Chrysler, da diese bei Vollendung des Unternehmenszusammenschlusses in DaimlerChrysler-Aktien umgewandelt wurden. SARs, die als Ersatz für zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses ausübbareren Aktienoptionen gewährt wurden, waren sofort einlösbar. Auf zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses noch nicht ausübbareren Aktienoptionen beruhende SARs wurden in zwei Teilbeträgen einlösbar: 50% nach einem halben Jahr und 50% nach einem Jahr nach Unternehmenszusammenschluss.

Die SAR-Pläne des Konzerns haben sich in den Jahren 2006, 2005 und 2004 wie folgt entwickelt:

	2006		2005		2004	
	Anzahl der SARs Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der SARs Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der SARs Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	28,0	76,65	32,5	71,37	36,3	74,24
Gewährt	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Verfallen	(10,4)	71,66	(4,5)	67,16	(3,8)	72,54
Noch bestehend am Jahresende	17,6	75,53	28,0	76,65	32,5	71,37
Ausübbar am Jahresende	17,6	75,53	28,0	76,65	32,5	71,37

Vor der Anwendung von SFAS 123R wurde als Rückstellung für die SARs der innere Wert angesetzt. Nach der Einführung von SFAS 123R wird der Rückstellung der beizulegende Zeitwert der SARs zugrunde gelegt. In den Jahren 2005 und 2004 ist kein Aufwand aus SARs in der Gewinn- und Verlustrechnung entstanden, da der Aktienkurs zum Bilanzstichtag unter den jeweiligen Ausübungspreisen dieser Pläne lag.

Medium Term Incentive Awards. DaimlerChrysler gewährte bis 2004 bezugsberechtigten Mitarbeitern Medium Term Incentives mit einem Zielerreichungszeitraum von drei Jahren. Am Ende des Zielerreichungszeitraums ist die in Geld auszubezahlende Vergütung insbesondere vom Grad der Zielerreichung sowie dem Kurs der DaimlerChrysler-Aktie abhängig. Die Ermittlung der Zielerreichung basiert auf dem Return on Net Assets und dem Return on Sales im Vergleich zu Benchmarks, die von Wettbewerbern sowie internen Zielgrößen abgeleitet sind. In den Jahren 2006 und 2005 hat der Konzern keine Medium Term Incentives gewährt (2004: 0,7 Mio. Stück).

Der Konzern berücksichtigt die Verpflichtung aus den Medium Term Incentive Awards in den Rückstellungen für sonstige Risiken mit dem Zeitwert. Im Jahr 2006 ist aus der Bewertung der Rückstellung kein Ergebnis in der Gewinn- und Verlustrechnung und damit auch kein Steuereffekt berücksichtigt worden (2005: 25 Mio. € Ertrag, Steueraufwand 10 Mio. €; 2004: 12 Mio. € Aufwand, Steuerertrag 5 Mio. €).

Mittelzu- und abflüsse aus aktienorientierter Vergütung.

Aus den Plänen zur aktienorientierten Vergütung resultierten im Jahr 2006 folgende Mittelzu- und abflüsse:

	SOP	PSP	2006 MTI
Angaben in Millionen €			
Mittelzufluss durch Ausübung	370	-	-
Mittelabfluss für Ausübungen/ Auszahlung Dividendenäquivalent	60	12	9
Realisierter Steuerertrag	23	5	3

24. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2006		31. Dezember 2005	
	Gesamt	davon > 1 Jahr	Gesamt	davon > 1 Jahr
Angaben in Millionen €				
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 24a)	18.556	18.439	15.482	12.845
Steuern	3.824	2.733	3.396	1.166
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 24b)	23.881	9.715	27.804	11.839
	46.261	30.887	46.682	25.850

a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen:

	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen (Pensionspläne)	4.079	5.275
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	14.102	9.825
Übrige Pensionsverpflichtungen	375	382
	18.556	15.482

DaimlerChrysler hat zum 31. Dezember 2006 die Erfassungsregelungen des SFAS 158, »Employers' Accounting for Defined Benefit Pension and Other Postretirement Plans – an amendment of FASB Statements No. 87, 88, 106, and 132(R)« angewendet. SFAS 158 verlangt die Berücksichtigung des Finanzierungsstatus von Verpflichtungen aus Pensionsplänen und ähnlichen Zusagen in der Bilanz.

Pensionspläne

Bei DaimlerChrysler haben fast alle Arbeiter und Angestellte Pensionszusagen. Für die Pensionspläne bilden die geleisteten Dienstjahre die Grundlage. Die nach den Pensionsplänen vorgesehenen Zahlungen können sowohl auf dem im letzten Beschäftigungsjahr oder auf dem im Durchschnitt der letzten fünf Jahre bezogenen Gehalt als auch auf fixen Beträgen beruhen, die wiederum vom erreichten Gehaltsniveau und der eingenommenen Position im Unternehmen abhängen.

Finanzierungsstatus. Die folgenden Informationen über die Pensionspläne von DaimlerChrysler sind unterteilt in inländische Pensionspläne sowie in ausländische Pensionspläne, die hauptsächlich Pensionspläne in den USA betreffen. Der Finanzierungsstatus des Anwartschaftsbarwerts ermittelt sich wie folgt:

	Gesamt	31. Dezember 2006		Gesamt	31. Dezember 2005	
		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Millionen €						
Anwartschaftsbarwert	37.466	14.728	22.738	41.514	15.163	26.351
Abzüglich Marktwert des Fondsvermögens	(35.176)	(11.542)	(23.634)	(34.348)	(10.590)	(23.758)
Finanzierungsstatus	2.290	3.186	(896)	7.166	4.573	2.593

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus zum berücksichtigten Betrag dargestellt:

	Gesamt	31. Dezember 2006		Gesamt	31. Dezember 2005	
		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Millionen €						
Finanzierungsstatus	2.290	3.186	(896)	7.166	4.573	2.593
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	(8.330)	(4.177)	(4.153)	(13.270)	(5.299)	(7.971)
Noch nicht berücksichtigte Diensteaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	(1.997)	(3)	(1.994)	(2.470)	(2)	(2.468)
Berücksichtigter Betrag (Saldo)	(8.037)	(994)	(7.043)	(8.574)	(728)	(7.846)
Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:						
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	(1.789)	-	(1.789)	(595)	-	(595)
Pensionsrückstellungen	4.079	3.186	893	5.275	3.141	2.134
Zur Veräußerung bestimmte Schulden des Geschäftsbereichs Off-Highway	-	-	-	321	321	-
Immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	-	(2.375)	-	(2.375)
Übriges Comprehensive Loss	(10.327)	(4.180)	(6.147)	(11.200)	(4.190)	(7.010)
Berücksichtigter Betrag (Saldo)	(8.037)	(994)	(7.043)	(8.574)	(728)	(7.846)

Von den in der Bilanz ausgewiesenen Rückstellungen für die Pensionsverpflichtungen zum entfallen 4.005 Mio. € auf eine Laufzeit von über einem Jahr.

Die Erstanwendung von SFAS 158 zum 31. Dezember 2006 hat sich auf die Bilanzposten wie folgt ausgewirkt:

	31. Dezember 2006		
	Wert vor Erstanwendung von SFAS 158	Effekte aus der Erstanwendung	Wert nach Erstanwendung von SFAS 158
Angaben in Millionen €			
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	(7.548)	5.759	(1.789)
Pensionsrückstellungen	2.762	1.317	4.079
Immaterielle Vermögensgegenstände	(64)	64	-
Übriges Comprehensive Loss	(3.187)	(7.140)	(10.327)
Berücksichtigter Betrag (Saldo)	(8.037)	-	(8.037)

Der Anwartschaftsbarwert und die Fondsvermögen haben sich wie folgt entwickelt:

	31. Dezember 2006			31. Dezember 2005		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Millionen €						
Veränderungen des Anwartschaftsbarwerts:						
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	41.514	15.163	26.351	34.448	12.628	21.820
Kursdifferenzen	(2.683)	-	(2.683)	3.391	-	3.391
Dienstzeitaufwendungen:						
Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	829	365	464	739	296	443
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	1.872	582	1.290	1.874	588	1.286
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgungszusagen	50	-	50	233	-	233
Versicherungsmathematische (Gewinne) Verluste	(1.704)	(588)	(1.116)	2.923	2.163	760
Veränderungen des Konsolidierungskreises und übrige Veränderungen	(245)	(302)	57	53	53	-
Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	136	85	51	49	-	49
Abgeltung von Versorgungsverpflichtungen	(56)	-	(56)	-	-	-
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	(2.247)	(577)	(1.670)	(2.196)	(565)	(1.631)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	37.466	14.728	22.738	41.514	15.163	26.351
Veränderungen der Fondsvermögen:						
Marktwert der Fondsvermögen zu Beginn des Berichtsjahres	34.348	10.590	23.758	27.804	9.019	18.785
Kursdifferenzen	(2.533)	-	(2.533)	3.038	-	3.038
Tatsächliche Erträge der Fondsvermögen	4.284	999	3.285	3.951	1.518	2.433
Zuwendungen durch die Arbeitgeber	1.199	464	735	1.661	534	1.127
Geleistete Beiträge durch die Arbeitnehmer	18	-	18	18	-	18
Abgeltung von Versorgungsverpflichtungen	(31)	-	(31)	-	-	-
Veränderungen des Konsolidierungskreises und übrige Veränderungen	6	(7)	13	-	-	-
Pensionszahlungen der Fonds	(2.115)	(504)	(1.611)	(2.124)	(481)	(1.643)
Marktwert der Fondsvermögen am Ende des Berichtsjahres	35.176	11.542	23.634	34.348	10.590	23.758

Fondsvermögen. Zum 31. Dezember 2006 waren die Fondsvermögen in diversifizierten Portefeuilles angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Das Vermögen und die Erträge der Pensionsfonds und der Unterstützungskassen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen und für die Aufwendungen der Verwaltung der Pensionspläne vorgesehen. Die Zusammensetzung der Fondsvermögen des Konzerns zum 31. Dezember 2006 und 2005 sowie die geplante Zusammensetzung der Fondsvermögen für das Geschäftsjahr 2007 sind aus der folgenden Übersicht zu ersehen:

	2007 geplant	Inländische Fondsvermögen		2007 geplant	Ausländische Fondsvermögen	
		2006	2005		2006	2005
Angaben in % der Fondsvermögen						
Aktien	53	56	56	58	62	61
Festverzinsliche Wertpapiere	35	35	36	25	24	25
Alternative Investments	8	4	2	10	8	7
Immobilien	3	2	2	6	5	5
Sonstiges	1	3	4	1	1	2

Alternative Investments umfassen Private Equity & Debt sowie, beginnend ab 2005, neue Investments in Commodities und Hedgefonds.

Alle 3-5 Jahre, gegebenenfalls auch häufiger, führt DaimlerChrysler Asset-Liability-Analysen für die großen Pensionsfonds durch. DaimlerChrysler zieht hierzu die Expertise von externen Beratern aus den Bereichen Kapitalanlage und Versicherungsmathematik heran. Diese Analysen dienen dazu, die optimale langfristige Asset Allokation passend zur Struktur der Pensionsverpflichtungen zu bestimmen. Die daraus resultierende Modell-Portfolio-Allokation zielt auf eine Minimierung der ökonomischen Kosten für die Pensionspläne mit festen Leistungszusagen ab. Gleichzeitig werden die Risiken auf ein angemessenes Niveau begrenzt.

Das Modell-Portfolio wird dann in Form eines Benchmark-Portfolios weiter detailliert. Das Benchmark-Portfolio bildet die Gewichte der Asset-Klassen aus dem Modell-Portfolio ab, erweitert die Klassen jedoch durch Hinzufügen von Sub-Asset-Klassen mit entsprechenden Gewichtungen. Zudem wird jeder Sub-Asset-Klasse ein Kapitalmarktindex zugeordnet.

Unter Anwendung der »Modernen Portfolio Theorie« wird eine optimale Zielallokation für einen einjährigen Zeitraum bestimmt, deren Rendite im laufenden Jahr relativ zum Benchmark-Portfolio gemessen wird.

Der gesamte Prozess wird durch Anlageausschüsse, die sich aus leitenden Mitarbeitern der Treasury, und anderen qualifizierten Führungskräften zusammensetzen, überwacht. Die Anlageausschüsse kommen regelmäßig zusammen, um die Asset Allokation zu bewilligen, die Risiken und Performance der großen Pensionsfonds zu besprechen und die Auswahl bzw. Vertragsverlängerung von externen Managern für die jeweiligen Portfolios zu genehmigen.

Die Kapitalanlage erfolgt hauptsächlich in internationalen Blue Chip-Aktien sowie in Staats- und Unternehmensanleihen hoher Bonität. Um eine breite Diversifizierung zu gewährleisten und zur Verbesserung der Ertragschancen werden momentan 20% der Assets in Märkten wie High Yield Debt, Convertibles, Emerging Markets, Private Equity, Hedgefonds und Commodities angelegt. Die Kapitalanlagen unterliegen einer regelmäßigen Überwachung durch interne Controlling-Bereiche. Ferner sind externe Depotbanken sowohl für die Verwahrung der Wertpapiere als auch für das Berichtswesen über Bestände und Transaktionen verantwortlich.

Bewertungsprämissen. Der Stichtag für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und der Fondsvermögen von DaimlerChrysler ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Netto-Pensionsaufwendungen von DaimlerChrysler ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen für die Abzinsung, Gehaltssteigerungen sowie langfristige Verzinsung der Fondsvermögen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren verwendet:

	2006	Inländische Pensionspläne		2006	Ausländische Pensionspläne	
		2005	2004		2005	2004
Angaben in %						
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren						
Abzinsungsfaktor	4,5	4,0	4,8	5,7	5,4	5,8
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	2,5	3,0	3,0	4,1	4,4	4,5

Zur Berechnung der Pensionsaufwendungen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

	2006	Inländische Pensionspläne		2006	Ausländische Pensionspläne	
		2005	2004		2005	2004
Angaben in %						
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren						
Abzinsungsfaktor	4,0	4,8	5,3	5,4	5,8	6,2
Erwartete langfristige Verzinsung der Fondsvermögen (zu Jahresbeginn)	7,5	7,5	7,5	8,5	8,5	8,5
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	3,0	3,0	3,0	4,4	4,5	4,5

Erwartete Erträge der Fondsvermögen. Die Rate für die langfristig erwartete Verzinsung der deutschen und der ausländischen Fondsvermögen wird aus der Asset Allokation der Fondsvermögen und den erwarteten Renditen der in den Portfolios enthaltenen Asset-Klassen abgeleitet. Hierzu holen die Anlageausschüsse Renditeprognosen für die relevanten Kapitalmarkt-Indizes von Banken und Vermögensverwaltern ein. Der allokatungsgewichtete Durchschnitt der Renditeprognosen dient als Ausgangspunkt für die Festlegung der erwarteten Verzinsung des Vermögens der einzelnen Pensionsfonds. Daneben betrachtet DaimlerChrysler die langfristigen, tatsächlichen Erträge der Pensionsfonds und historische Gesamtmarktrenditen in der Ermittlung der erwarteten Verzinsung, um auch ihren langfristigen Charakter angemessen zu berücksichtigen. Die erwartete Rendite aus den Fondsvermögen im Jahr 2007 entspricht der für das Jahr 2006.

Netto-Pensionsaufwendungen. Die Netto-Pensionsaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	2006			2005			2004		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Millionen €									
Dienstzeitaufwendungen:									
Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	829	365	464	739	296	443	681	256	425
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	1.872	582	1.290	1.874	588	1.286	1.878	586	1.292
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(2.518)	(790)	(1.728)	(2.377)	(673)	(1.704)	(2.339)	(614)	(1.725)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	763	232	531	600	183	417	372	141	231
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	271	-	271	279	-	279	292	-	292
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	1.217	389	828	1.115	394	721	884	369	515
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	112	85	27	16	-	16	64	-	64
Netto-Pensionsaufwendungen	1.329	474	855	1.131	394	737	948	369	579

Im Jahr 2007 wird die Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten und die Tilgung von nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwendungen voraussichtlich 0,5 und 0,3 Mrd. € betragen.

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Pensionspläne betragen in den Jahren 2006 und 2005 1.199 Mio. € und 1.661 Mio. €. Die geplanten Zuwendungen an die Fondsvermögen im Jahr 2007 werden schätzungsweise 0,9 Mrd. € in bar betragen und stellen gesetzliche und vertragliche Mindestanforderungen dar.

Pensionszahlungen. Im Geschäftsjahr 2006 wurden Pensionszahlungen aufgrund von inländischen und ausländischen Pensionsplänen in Höhe von 577 Mio. € und 1.670 Mio. € geleistet. Im Jahr 2005 beliefen sich diese Zahlungen auf 565 Mio. € und 1.631 Mio. €. Die geschätzten Zahlungen der folgenden 10 Jahre betragen insgesamt 23,3 Mrd. € und verteilen sich wie folgt:

	2007	2008	2009	2010	2011	2012-2016
Angaben in Milliarden €						
Inländische Pensionspläne	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	3,9
Ausländische Pensionspläne	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	8,1
Gesamt	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	12,0

Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen. Für die Pensionspläne, bei denen der Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen das zu Zeitwerten bewertete Fondsvermögen übersteigt, ergeben sich für den Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen und die Fondsvermögen insgesamt folgende Werte:

	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €		
Anwartschaftsbarwert mit Gehaltssteigerungen	15.766	41.099
Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen	14.488	39.379
Fondsvermögen	12.032	33.953

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen

Einige Tochtergesellschaften in den USA und Kanada gewähren ihren Mitarbeitern Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen. Die Mitarbeiter können nach ihrem Ausscheiden bei DaimlerChrysler auf Dauer diese Leistungen erhalten. Die Leistungen und die Ansprüche darauf können modifiziert werden.

Finanzierungsstatus. Der Finanzierungsstatus des Anwartschaftsbarwerts ermittelt sich wie folgt:

	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €		
Anwartschaftsbarwert	16.030	17.711
Abzüglich Marktwert des Fondsvermögens	(1.928)	(1.912)
Finanzierungsstatus	14.102	15.799

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus zum berücksichtigten Betrag dargestellt:

	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €		
Finanzierungsstatus	14.102	15.799
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	(5.243)	(6.189)
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	451	215
Berücksichtigter Betrag (Saldo)	9.310	9.825

In der folgenden Tabelle werden die Effekte aus der Erstanwendung von SFAS 158 zum 31. Dezember 2006 auf die Bilanzposten dargestellt:

	Wert vor Erstanwendung von SFAS 158	31. Dezember 2006 Effekte aus der Erstanwendung	Wert nach Erstanwendung von SFAS 158
Angaben in Millionen €			
Rückstellungen für Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	9.310	4.792	14.102
Übriges Comprehensive Loss	-	(4.792)	(4.792)
Berücksichtigter Betrag (Saldo)	9.310	-	9.310

Von den in der Bilanz ausgewiesenen Rückstellungen für Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen entfallen 14.098 Mio. € auf eine Laufzeit von über einem Jahr.

Der Anwartschaftsbarwert und das Fondsvermögen haben sich wie folgt entwickelt:

	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €		
Veränderung des Anwartschaftsbarwertes:		
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	17.711	14.355
Kursdifferenzen	(1.813)	2.280
Dienstzeitaufwendungen:		
Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	293	273
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	905	917
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgung	(321)	(289)
Versicherungsmathematische Verluste	120	1.004
Auswirkungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	(33)	15
Zahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	(832)	(844)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	16.030	17.711
Veränderung der Fondsvermögen:		
Marktwert der Fondsvermögen zu Beginn des Berichtsjahres	1.912	1.547
Kursdifferenzen	(209)	241
Tatsächliche Erträge der Fondsvermögen	237	134
Zuwendungen durch die Arbeitgeber	5	-
Geleistete Beiträge durch die Arbeitnehmer	1	1
Zahlungen der Fonds	(18)	(11)
Marktwert der Fondsvermögen am Ende des Berichtsjahres	1.928	1.912

Fondsvermögen. Zum 31. Dezember 2006 waren die Fondsvermögen in diversifizierten Portefeuilles angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Das Vermögen und die Erträge der Fondsvermögen sind ausschließlich für die Zahlungen und für die Aufwendungen der Verwaltung der Pläne vorgesehen. Die Zusammensetzung der Fondsvermögen des Konzerns zum 31. Dezember 2006 und 2005 und die geplante Zusammensetzung für das Jahr 2007 stellt sich wie folgt dar:

	2007 geplant	2006	2005
Angaben in % der Fondsvermögen			
Aktien	65	67	67
Festverzinsliche Wertpapiere	23	23	33
Alternative Investments	7	6	-
Immobilien	5	4	-

Die Asset Allokation erfolgt auf der Grundlage eines Benchmark Portfolios, das auf eine breite Streuung der Kapitalanlagen hauptsächlich in den folgenden wesentlichen Asset-Klassen ausgerichtet ist: U.S. Equity, International Equity und U.S. Fixed Income. Das Hauptziel des Benchmark Portfolios ist, eine angemessene Ausgewogenheit von Risiken und Rendite zu erreichen.

Der Prozess der Kapitalanlage wird durch Anlageausschüsse, die sich aus leitenden Mitarbeitern des Finanzbereiches, insbesondere der Treasury, und anderen qualifizierten Führungskräften zusammensetzen, überwacht. Die Anlageausschüsse kommen regelmäßig zusammen, um die Asset Allokation zu bewilligen, die Risiken und Performance der Fonds zu besprechen und die Auswahl bzw. Vertragsverlängerung von externen Managern für die jeweiligen Portfolios zu genehmigen.

Die Kapitalanlage erfolgt hauptsächlich in den vorgegebenen Asset-Klassen des Benchmark-Portfolios. Um eine breite Diversifizierung zu gewährleisten und zur Verbesserung der Ertragschancen, wird in geringem Maße in Hedgefonds und Immobilien investiert. Die Kapitalanlagen unterliegen einer regelmäßigen Überwachung durch interne Controlling-Bereiche. Ferner sind externe Depotbanken sowohl für die Verwahrung der Wertpapiere als auch für das Berichtswesen über Bestände und Transaktionen verantwortlich.

Erwartete Zuschüsse aufgrund des Medicare Act. Die geschätzten erwarteten Zahlungen aufgrund des Medicare Act in den USA für die nächsten 10 Jahre betragen insgesamt 642 Mio. € und verteilen sich wie folgt:

	2007	2008	2009	2010	2011	2012- 2016
Angaben in Millionen €						
Medicare Act	45	49	53	57	61	377

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen betragen im Jahr 2006 5 Mio. €. Im Jahr 2005 hat DaimlerChrysler keine Zuwendungen vorgenommen. Die geplanten Zuwendungen an die Fondsvermögen für das Jahr 2007 betragen schätzungsweise 6 Mio. € in bar.

Bewertungsprämissen. Der Stichtag für die Bewertung der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen sowie der Fondsvermögen von DaimlerChrysler ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Netto-Aufwendungen von DaimlerChrysler ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen gesetzten Prämissen für die Abzinsung und Steigerungsraten der Leistungen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Plan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren verwendet:

	2006	2005	2004
Angaben in %			
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren:			
Abzinsungsfaktor	5,9	5,7	6,0
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden (oder Basis-) Jahr	8,3	7,4	8,0
Höchste Steigerungsrate der Gesundheitskosten ab dem Jahr 2014/2011/2011	5,0	5,0	5,0

Zur Berechnung der Aufwendungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

	2006	2005	2004
Angaben in %			
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren:			
Abzinsungsfaktor	5,7	6,0	6,3
Erwartete langfristige Verzinsung der Fondsvermögen (zu Jahresbeginn)	8,5	8,5	8,5
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden (oder Basis-) Jahr	7,4	8,0	8,0
Höchste Steigerungsrate der Gesundheitskosten ab dem Jahr 2011	5,0	5,0	5,0

Das Portfolio der US-Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen entspricht im Wesentlichen dem Portfolio der Fondsvermögen für die Pensionspläne. Deshalb entsprechen die vorangegangenen Informationen für die Ermittlung der Rate für die erwartete langfristige Verzinsung der Fondsvermögen bei Pensionsplänen auch denen für die erwartete langfristige Verzinsung der US-Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen. Die erwartete Rendite aus den Fondsvermögen im Jahr 2007 entspricht der des Jahres 2006.

Die angenommenen Bewertungsfaktoren für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen haben einen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Rückstellung. Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen, wenn sich die angenommene höchste Gesundheitskostensteigerungsrate ab 2014 für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen um 1%-Punkt erhöht bzw. vermindert:

	1%- Steigerung	1%- Verminderung
Angaben in Millionen €		
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	169	(136)
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	1.956	(1.615)

Netto-Aufwendungen. Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Dienstzeitaufwendungen:			
Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	293	273	255
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	905	917	863
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(152)	(155)	(159)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	355	301	208
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	(62)	(8)	3
Laufende Netto-Aufwendungen	1.339	1.328	1.170
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	3	3	3
Netto-Aufwendungen	1.342	1.331	1.173

Im Jahr 2007 wird die Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten voraussichtlich 0,3 Mrd. € betragen. Die Verrechnung von Erträgen aus rückwirkenden Plananpassungen beträgt in diesem Zeitraum voraussichtlich 0,1 Mrd. €.

Erwartete Zahlungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen.

In den Jahren 2006 und 2005 leistete DaimlerChrysler Zahlungen in Höhe von 832 Mio. € und 844 Mio. €. Die geschätzten zukünftigen Zahlungen für die folgenden 10 Jahre betragen insgesamt 10,9 Mrd. € und verteilen sich wie folgt:

	2007	2008	2009	2010	2011	2012-2016
Angaben in Milliarden €						
Erwartete Zahlungen	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1	5,8

Vorausbezahlte Versorgungsleistungen. Im Jahr 1996 hat DaimlerChrysler den Voluntary Employees' Beneficiary Association (»VEBA«)-Trust gegründet, der Vorsorgeleistungen erfüllt, die nicht die betriebliche Altersversorgung betreffen. Der VEBA-Trust hatte per 31. Dezember 2006 ein Vermögen von 2.385 (2005: 2.392) Mio. €, davon ist der langfristige Anteil in Höhe von 1.861 (2005: 1.835) Mio. € im ausgelagerten Fondsvermögen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen enthalten und damit nicht in der Bilanz ausgewiesen. Der kurzfristige Anteil am VEBA-Trust ist in den Bilanzpositionen Zahlungsmittel und Wertpapiere enthalten. In den Jahren 2006, 2005 und 2004 sind keine Zuwendungen an den VEBA-Trust geleistet worden. Für 2007 sind zunächst keine Zuwendungen an den VEBA-Trust vorgesehen.

b) Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellungen für sonstige Risiken entfallen auf:

	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €		
Produktgarantien	10.483	11.632
Verkaufsaufwendungen	4.834	5.381
Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich	3.153	3.219
Derivative Finanzgeschäfte	470	1.706
Andere	4.941	5.866
	23.881	27.804

DaimlerChrysler gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren (vgl. Anmerkung 31). Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen umfassen erwartete Kosten, die sich aus der Verpflichtung ergeben, Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen von Kunden zurückzukaufen. Diese Verpflichtungen können verschiedene Ursachen haben, beispielsweise Rechtsstreitigkeiten, die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen in gewissen Ländern sowie Maßnahmen zur Sicherstellung der Kundenzufriedenheit.

Die Veränderung der Rückstellung für diese Produktgarantien setzt sich wie folgt zusammen:

	2006	2005
Angaben in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	11.632	10.877
Wechselkursveränderungen und Änderungen des Konsolidierungskreises	(606)	767
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(4.779)	(5.587)
Produktgarantien, die im jeweiligen Jahr gewährt wurden	4.606	5.012
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	(370)	563
Stand zum 31. Dezember	10.483	11.632

Die Position »Produktgarantien, die im jeweiligen Jahr gewährt wurden«, umfasst die Zuführungen zu den Rückstellungen für Produktgarantien der jeweiligen Jahre für die verkauften Fahrzeuge dieser Jahre.

Den Veränderungen von in früheren Jahren gewährten Produktgarantien des Jahres 2005 stehen teilweise Zahlungen von Lieferanten gegenüber, die im Rahmen von Regressansprüchen wegen Rückrufaktionen geleistet wurden.

Darüber hinaus bietet der Konzern seinen Kunden erweiterte Service- und Wartungsverträge an, die separat in Rechnung gestellt werden. Die Umsätze aus diesen Verträgen werden zu Vertragsbeginn abgegrenzt und im Verhältnis der erwarteten Aufwendungen, auf Basis von Erfahrungswerten, über die Vertragslaufzeit vereinnahmt. Diese abgegrenzten Umsätze, die in der Konzernbilanz unter »Passiver Rechnungsabgrenzungsposten« ausgewiesen werden, entwickelten sich wie folgt:

	2006	2005
Angaben in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	1.548	1.115
Wechselkursveränderungen und Umbuchungen	(129)	226
Umsatzabgrenzung im Berichtszeitraum	719	694
Umsatzrealisierung im Berichtszeitraum	(524)	(487)
Stand zum 31. Dezember	1.614	1.548

Die Rückstellungen für derivative Finanzgeschäfte betreffen überwiegend Fremdwährungsrisiken aus Finanzverbindlichkeiten und zukünftigen Umsatzerlösen. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere auf die geänderte Wechselkursrelation des Euro gegenüber dem US-Dollar zurückzuführen.

25. Finanzverbindlichkeiten

		31. Dezember	
		2006	2005
Angaben in Millionen €			
Kurzfristig:			
Anleihen		10.286	12.530
Schuldverschreibungen		7.834	9.104
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		10.715	9.860
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		504	417
Einlagen aus Direktbank-Geschäft		2.962	3.045
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten		236	27
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease« und Restwert-Garantien		2.078	1.500
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (fällig innerhalb eines Jahres)		34.615	36.483
Langfristig:			
	Fälligkeiten		
Anleihen			
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: 6.905 (2005: 10.939) Mio. €	2008-2097	35.350	34.902
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: 426 (2005: 1.469) Mio. €	2008-2019	6.120	7.612
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen			
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: - (2005: -) Mio. €		104	76
Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft			
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: - (2005: 9) Mio. €		148	160
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten			
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: 7 (2005: -) Mio. €		426	-
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease« und Restwert-Garantien			
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: 346 (2005: 210) Mio. €		1.755	1.699
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		43.903	44.449
		78.518	80.932

Zum 31. Dezember 2006 betragen die gewogenen Durchschnittszinssätze bei Anleihen 5,71%, bei Schuldverschreibungen 5,11%, bei Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten 4,88% und bei Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft 2,98%.

Unter den Schuldverschreibungen werden insbesondere auf € und US-\$ lautende Commercial Paper ausgewiesen, einschließlich der bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Zinsen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind teilweise durch Sicherungshypotheken und Grundpfandrechte in Höhe von 1.490 (2005: 1.958) Mio. € gesichert.

Die Finanzverbindlichkeiten (Nominalbeträge) werden in den nächsten 5 Jahren und danach wie folgt fällig:

		2007	2008	2009	2010	2011	danach
Angaben in Millionen €							
Finanzverbindlichkeiten		34.635	14.487	11.513	3.979	6.217	7.753

Zum 31. Dezember 2006 waren kurzfristige Kreditfazilitäten in Höhe von 8.600 (2005: 7.099) Mio. € und langfristige Kreditfazilitäten in Höhe von 9.600 (2005: 10.806) Mio. € ungenutzt. Die Kreditfazilitäten beinhalten eine revolvingende Kreditlinie eines Konsortiums internationaler Banken im Umfang von 18 Mrd. US-\$. Diese Kreditvereinbarung erstreckt sich auf eine revolvingende Kreditfazilität, die es der DaimlerChrysler AG ermöglicht, bis Dezember 2009 bis zu 5 Mrd. US-\$ bzw. bis Dezember 2011 bis zu 4,9 Mrd. US-\$ oder den Gegenwert in bestimmten anderen Währungen aufzunehmen. Sie umfasst weiter eine revolvingende Kreditfazilität, die der DaimlerChrysler North America Holding Corporation, einem 100%-Tochterunternehmen, die Aufnahme von bis zu 6 Mrd. US-\$ bis Mai 2007 erlaubt. Zudem beinhaltet die Kreditvereinbarung eine revolvingende Working Capital-Kreditfazilität, die es der DaimlerChrysler AG und einzelnen Gesellschaften des Konzerns ermöglicht, bis Mai 2008 bis zu 7 Mrd. US-\$ oder den Gegenwert in bestimmten anderen Währungen aufzunehmen. Ein Teil der 18 Mrd. US-\$ Fazilität dient als Absicherung für Commercial Paper-Ziehungen.

26. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2006			31. Dezember 2005		
	Gesamt	davon > 1 und < 5 Jahre	davon > 5 Jahre	Gesamt	davon > 1 und < 5 Jahre	davon > 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.716	2	-	14.591	1	-

27. Übrige Verbindlichkeiten

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2006			31. Dezember 2005		
	Gesamt	davon > 1 und < 5 Jahre	davon > 5 Jahre	Gesamt	davon > 1 und < 5 Jahre	davon > 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	93	-	-	334	-	224
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	68	5	-	96	5	-
Sonstige Verbindlichkeiten	7.632	289	19	8.623	260	139
	7.793	294	19	9.053	265	363

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind 1.190 (2005: 1.147) Mio. € Steuerverbindlichkeiten und 230 (2005: 808) Mio. € Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten.

28. Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Von den gesamten passiven Rechnungsabgrenzungsposten weisen 3.466 (2005: 3.105) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Erläuterungen zur Konzernkapitalflussrechnung

Sonstige Erläuterungen

29. Konzern-Kapitalflussrechnung

Folgende Zahlungsströme sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten:

	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Gezahlte Zinsen	4.193	3.652	3.092
Gezahlte Ertragsteuern	1.494	700	1.373

Zahlungsmittelabflüsse oder (Erlöse) aus der vorzeitigen Beendigung von Währungsderivaten, die Finanzverbindlichkeiten betreffen, sind im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthalten (2006: -; 2005: 72; 2004: (1.304)) Mio. €.

30. Rechtliche Verfahren

Die DaimlerChrysler AG oder ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissions- und Kraftstoffverbräuche; Finanzdienstleistungen; Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen; gewerblicher Rechtsschutz; Gewährleistungsansprüche; Umweltverfahren und Aktionärsklagen. In einigen dieser Verfahren werden angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen (u. a. Insassenrückhaltesysteme, Sitze, Bremsanlagen, Reifen, Kugelgelenke, Motoren und Kraftstoffanlagen) mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität (Überschlagneigung), falsche Pedalbedienung (plötzliche Beschleunigung), Bremsen (Vibrations- und Bremsen-Getriebe-Schaltsperr) oder Aufprallsicherheit vorgebracht. Die teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachten Ansprüche reichen von der Reparatur bzw. dem Austausch der Fahrzeuge oder Schadenersatz für ihren angeblichen Wertverlust bis zu Schadenersatz wegen Sachbeschädigung, Körperverletzung oder Todesfolge. Sofern einzelnen oder mehreren dieser Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch erhebliche Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben.

Die Bundesrepublik Deutschland leitete gegen die DaimlerChrysler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und die Toll Collect GbR ein Schiedsverfahren ein; die Schiedsklage wurde im August 2005 eingereicht. Diese verlangt Schadenersatz, Vertragsstrafen sowie die Übertragung von gewerblichen Schutzrechten auf die Toll Collect GmbH. Die Bundesrepublik Deutschland macht insbesondere Ansprüche auf Ersatz von Mautausfallschäden für den Zeitraum vom 1. September 2003 bis 31. Dezember 2004 in Höhe von 3,51 Mrd. € zuzüglich Zinsen (236 Mio. € bis 31. Juli 2005 plus 5 % pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage) und Vertragsstrafen nach dem Stand vom 31. Juli 2005 in Höhe von ungefähr 1,65 Mrd. € zuzüglich Zinsen (107 Mio. € bis 31. Juli 2005 plus 5 % pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage) geltend. Der Betrag für

Vertragsstrafen kann sich erhöhen, da unter anderem zeitabhängige Vertragsstrafen verlangt und weitere vertragsstrafenrelevante Sachverhalte durch die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht werden. DaimlerChrysler hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland für unbegründet und setzt sich gegen die Ansprüche entschlossen zur Wehr. Die Klageerwidlung wurde dem Schiedsgericht fristgerecht am 30. Juni 2006 zugestellt. Siehe auch Anmerkung 3.

Die US-Börsenaufsichtsbehörde (Securities and Exchange Commission »SEC«) und das US-Justizministerium (Department of Justice »DOJ«) führen wegen möglicher Gesetzesverstöße seitens DaimlerChrysler gegen die Antibestechungs- und Buchführungsvorschriften sowie die interne Kontrollen betreffenden Vorschriften des US-Foreign Corrupt Practices Act (»FCPA«) eine Untersuchung durch. DaimlerChrysler hat dem DOJ und der SEC auf freiwilliger Basis Informationen der eigenen internen Untersuchung von bestimmten Konten, Transaktionen und Zahlungen zur Verfügung gestellt, die hauptsächlich Transaktionen mit Beteiligung staatlicher Stellen betreffen, und hat diesen Behörden gemäß anhängiger Anordnungen und anderen Auskunftsersuchen Information bereitgestellt. In Hinblick auf diese Sachverhalte hat es auch Kontakte mit einer deutschen Staatsanwaltschaft gegeben.

Im Folgenden findet sich eine Zusammenfassung dessen, was DaimlerChrysler bis heute im Zusammenhang mit der eigenen internen Untersuchung herausgefunden hat:

- DaimlerChrysler hat festgestellt, dass in einer Reihe von Jurisdiktionen, primär in Afrika, Asien und Osteuropa, unsachgemäße Zahlungen erfolgten. Diese Zahlungen werfen Fragen nach den Vorschriften des FCPA, nach deutschem Recht und nach den Gesetzen anderer Jurisdiktionen auf.
- DaimlerChrysler hat potentielle Steuerverbindlichkeiten von DaimlerChrysler identifiziert und den Steuerbehörden in verschiedenen Jurisdiktionen freiwillig nachträglich angezeigt. Diese Steuerverbindlichkeiten der DaimlerChrysler AG und bestimmter ausländischer Tochtergesellschaften resultieren aus der falschen Klassifizierung bzw. unterlassenen Buchung von Kommissionen sowie anderen Zahlungen und Aufwendungen.
- DaimlerChrysler hat festgestellt, dass bestimmte Verbindlichkeiten, die sich auf konsolidierte Tochtergesellschaften beziehen, im Rahmen der Konsolidierung nicht eliminiert wurden.
- DaimlerChrysler hat Maßnahmen mit dem Ziel ergriffen, die im Zuge der eigenen Untersuchung identifizierten Sachverhalte zu behandeln und zu beseitigen, um zu vermeiden, dass unsachgemäßes Verhalten wieder auftritt. Dies schließt die Einrichtung einer konzernweiten Compliance-Organisation und die Überprüfung und Überarbeitung von Richtlinien und internen Kontrollprozessen mit ein.

DaimlerChrysler arbeitet daran, die eigene interne Untersuchung möglicher Gesetzesverstöße zum Abschluss zu bringen. Einige Untersuchungs- und Anpassungsarbeiten dauern jedoch an, und es besteht die Möglichkeit, dass sich im Zusammenhang mit dem Abschluss der Untersuchung weitere Fragen ergeben. Das DOJ oder die SEC könnten die Verhängung von straf- oder zivilrechtlichen Sanktionen, einschließlich Geldstrafen, gegen DaimlerChrysler oder bestimmte Mitarbeiter von DaimlerChrysler sowie zusätzliche Änderungen in den Geschäftsabläufen und Compliance-Programmen von DaimlerChrysler verlangen.

DaimlerChrysler hat zudem festgestellt, dass über mehrere Jahre ein Teil der Steuern hinsichtlich der Vergütung, die für in das Ausland entsandte Mitarbeiter gezahlt wurde, nicht korrekt erklärt wurde. DaimlerChrysler hat freiwillig mögliche, aus diesen Sachverhalten resultierende Steuerverbindlichkeiten an Steuerbehörden in verschiedenen Jurisdiktionen berichtet und, wie oben erläutert, verschiedene Maßnahmen ergriffen, um in diesen Punkten Abhilfe zu schaffen.

Rechtsstreitigkeiten sind vielen Unsicherheiten unterworfen und der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Der Konzern bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, wenn eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Da diese Rückstellungen, die im Konzernabschluss berücksichtigt sind, auf Schätzungen beruhen, ist es durchaus möglich, dass die Beendigung einiger dieser Verfahren uns zu Zahlungen zwingt, die über die zurückgestellten Beträge hinausgehen und deren Umfang oder Bandbreite zum 31. Dezember 2006 nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Es ist auch möglich, dass der Ausgang einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet werden konnten, einschließlich des oben genannten Schiedsverfahrens und der Untersuchungen, den Konzern zu Zahlungen zwingt, die am 31. Dezember 2006 weder betragsmäßig noch in Bandbreiten hinreichend genau bestimmbar waren. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Fälle einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von DaimlerChrysler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens- und Finanzlage von DaimlerChrysler haben.

31. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse. Die Verpflichtungen aus der Begebung von Garantien (ohne Produktgarantien) stellen sich wie folgt dar:

	31. Dezember Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		31. Dezember Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
	2006	2005	2006	2005
Angaben in Millionen €				
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	1.207	1.819	299	412
Rückkaufverpflichtungen	1.444	1.499	372	406
Sonstige Haftungsverhältnisse	260	249	127	125
	2.911	3.567	798	943

Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten stellen Garantien dar, bei denen der Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen verpflichtet ist, sofern Dritte sowie nicht konsolidierte verbundene Unternehmen und sonstige Beteiligungen ihre finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllen.

Rückkaufverpflichtungen stellen im Wesentlichen Vereinbarungen dar, bei denen der Konzern bestimmte Rückkaufswerte oder Marktwerte von verkauften Fahrzeugen garantiert. Diese Garantien begründen für die Begünstigten das Recht, erworbene Fahrzeuge an den Konzern zurückzugeben. Teilweise steht die Rückgabe der Fahrzeuge durch die Begünstigten auch im Zusammenhang mit zukünftigen Fahrzeugkäufen oder Dienstleistungen. Im Rahmen von Fahrzeugverkäufen gewährte Restwertgarantien, aufgrund derer die sofortige Umsatzrealisierung aus dem Verkauf nicht bilanziert werden darf, sind in der vorangehenden Tabelle nicht berücksichtigt.

Die sonstigen Haftungsverhältnisse beinhalten im Wesentlichen Entschädigungsverpflichtungen hinsichtlich der termin- und qualitätsgerechten Leistungserstellung durch Dritte oder Gewährleistungen aus der Beteiligung an Konsortien.

Die DaimlerChrysler AG und ihre vollkonsolidierte Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Financial Services AG haben Garantien im Zusammenhang mit der Beteiligung an Toll Collect zugunsten Dritter abgegeben. Anmerkung 3 enthält ausführliche Informationen über Toll Collect und die damit im Zusammenhang stehenden Garantien. Von den in Anmerkung 3 dargestellten Garantien ist nur die Garantie für das Bankdarlehen in Höhe von 230 Mio. € in obiger Tabelle in der Zeile »Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten« enthalten. Die übrigen Garantien zugunsten Toll Collect sind nicht in der obigen Tabelle enthalten, da die maximalen zukünftigen Verpflichtungen nicht mit ausreichender Sicherheit bestimmt werden können.

Sofern unter gegebenen Umständen vom Eintritt einer Zahlungsverpflichtung auszugehen ist und die Verpflichtung mit ausreichender Sicherheit bestimmt werden kann, werden entsprechende Rückstellungen für Haftungsverhältnisse im Konzernabschluss gemäß SFAS 5 »Accounting for Contingencies« aufwandswirksam berücksichtigt. Der Konzern bewertet Garantien, die nach dem 31. Dezember 2002 abgegeben wurden zum Zeitwert und nimmt eine entsprechende Passivierung vor, sofern nicht eine betragsmäßig höhere Rückstellung gemäß SFAS 5 zu bilden ist. Sowohl die Rückstellungen gemäß SFAS 5 als auch die Passivierung der Zeitwerte der Garantien sind in der obigen Tabelle in der Spalte »Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen« enthalten.

Darüber hinaus garantieren Konzerngesellschaften gegenüber Dritten auch für die Verpflichtungen anderer konsolidierter Tochtergesellschaften. Konzerninterne Haftungsverhältnisse werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert und sind somit in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Verpflichtungen aus Produktgarantien und erweiterten Produktgarantien sind gemäß der Bilanzierungsvorschrift FIN 45 in der vorangegangenen Tabelle nicht enthalten. Bezüglich Informationen über gebildete Rückstellungen für solche Verpflichtungen vergleiche Anmerkung 24b.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen. DaimlerChrysler hat im Rahmen verschiedener Produktionsprogramme mit Lieferanten mehrjährige Lieferverträge über den Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten abgeschlossen. Darüber hinaus ging der Konzern sonstige finanzielle Verpflichtungen im Zusammenhang mit Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen ein. Zum 31. Dezember 2006 betragen die finanziellen Verpflichtungen aus dem Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten sowie aus Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen 4,8 Mrd. €. Diese Verpflichtungen sind in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Der Konzern hat weitere sonstige Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und Sachanlagen. Im Geschäftsjahr 2006 wurden Mietzahlungen in Höhe von 960 (2005: 946; 2004: 902) Mio. € aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Verträgen betragen:

	2007	2008	2009	2010	2011	danach
Angaben in Millionen €						
Mietzahlungen	688	617	546	363	307	1.162

Die zukünftigen Zahlungsmittelzuflüsse aus der Untervermietung dieser Produktionsstätten und Sachanlagen an dritte Parteien betragen 275 Mio. €.

Im Jahr 2006 wurden die Gebäude der ehemaligen Konzernzentrale in Stuttgart-Möhringen an IXIS Capital Partners Ltd. für 240 Mio. € in bar verkauft. Gleichzeitig wurden die veräußerten Objekte von DaimlerChrysler über unkündbare Grundmietzeiten zwischen 10 und 15 Jahren zurückgemietet. Die Mietdauern für die einzelnen Objekte können von DaimlerChrysler um maximal neun Jahre verlängert werden. Die Mietzahlungen sind Gegenstand von Anpassungen auf Basis des deutschen Verbraucherpreisindex und sind in der vorangehenden Tabelle enthalten.

Im Jahr 2003 unterzeichnete DaimlerChrysler eine Vereinbarung mit der Freien und Hansestadt Hamburg, laut der DaimlerChrysler mittels einer Call-Option und die Freie und Hansestadt Hamburg mittels einer Put-Option das Recht erhalten, den Anteil von rund 6%, den die Freie und Hansestadt Hamburg an der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding Aktiengesellschaft (»DCLRH«) hält, jeweils nach Ausübung ihres Rechts an DaimlerChrysler zu übertragen. Die DCLRH ist eine Tochtergesellschaft des Konzerns, an der DaimlerChrysler die Mehrheit der Anteile hält. DaimlerChrysler hat das Recht, seine Call-Option ab dem 1. Januar 2005, die Freie und Hansestadt Hamburg das Recht, ihre Put-Option ab dem 1. Oktober 2007 auszuüben, wobei beim Eintreten bestimmter Sachverhalte die Put-Option auch vorzeitig ausgeübt werden kann. Der Eintritt dieser Sachverhalte ist einzig und allein von DaimlerChrysler beeinflussbar. DaimlerChrysler hält es für sehr unwahrscheinlich, dass diese Sachverhalte eintreten werden. Nach Ausübung dieser Optionen hätte die Freie und Hansestadt Hamburg als Verkaufspreis für ihren Anteil mindestens 450 Mio. € in bar, Aktien von EADS oder eine Kombination von beidem erhalten. Diese Vereinbarung wurde im Juli 2004 bezüglich des Ausübungspreises der Put-Option geändert, wonach die Freie und Hansestadt Hamburg sich darauf beschränkt, ihren Anteil an DCLRH für einen Preis von 450 Mio. € in bar an DaimlerChrysler verkaufen zu können. Als Gegenleistung erhielt die Freie und Hansestadt Hamburg den Anspruch auf eine zusätzliche Zahlung im Fall der Ausübung, die sich als 10% des Anstiegs von EADS-Aktien über einen Wert von 21 € bis zu einem Börsenkurs von 26 € bemisst.

Mehrere bedeutende Zulieferer in der Automobilindustrie haben freiwillige oder gesetzliche Restrukturierungsmaßnahmen eingeleitet und sind weiterhin mit finanziellen Schwierigkeiten konfrontiert. Eine Unterbrechung der Teilleistungen solcher Zulieferer, insbesondere von Collins & Aikman Corporation, Delphi Corporation und Automotive Group ISE, würde die Produktion bestimmter Fahrzeuge von DaimlerChrysler unterbrechen. Einige Automobilhersteller, einschließlich DaimlerChrysler, haben solchen Zulieferern finanzielle Unterstützung gewährt, um länger andauernde Unterbrechungen zu vermeiden. DaimlerChrysler hat Collins & Aikman seit dem Jahr 2005 finanzielle Unterstützung gewährt und erwartet auch im Jahr 2007 zusätzliche finanzielle Unterstützung zu gewähren. Im Jahr 2006 betrug diese finanzielle Unterstützung 83 Mio. €, wovon 66 Mio. € den Operating Profit belastet haben. DaimlerChrysler geht davon aus, dass auch zukünftig finanzielle Unterstützungsleistungen für andere notleidende Lieferanten erforderlich werden.

32. Finanzinstrumente und Derivate

a) Einsatz von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt weltweit in zahlreichen internationalen Währungen Geschäfte ab, wodurch er Wechselkursschwankungen ausgesetzt ist. Die Refinanzierung des Konzerns, insbesondere für das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft, erfolgt unter anderem durch die Emission von Anleihen, Medium-Term-Notes, Geldmarktpapieren und die Aufnahme von Bankkrediten in verschiedenen Währungen. Dadurch ist der Konzern Risiken aus der Änderung von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus nutzt DaimlerChrysler Finanzinstrumente wie z. B. Geldanlagen, Anlagen in variabel- und festverzinslichen Wertpapieren sowie zu einem geringen Teil Liquiditätsanlagen in Aktien, aus denen Zins- und Marktpreisrisiken resultieren. Der Konzern steuert die verschiedenartigen Marktrisiken unter anderem durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Durch Beteiligungen an börsennotierten Gesellschaften entstehen zudem Marktpreisrisiken, die der Konzern bei Bedarf mit derivativen Finanzinstrumenten absichert. Ohne den Einsatz derivativer Finanzinstrumente wäre DaimlerChrysler höheren Risiken ausgesetzt. Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Marktrisiken.

Aufbauend auf Regelungen, die institutionelle Aufsichtsorgane für Banken vorgeben, hat der Konzern Richtlinien für Risiko-Controlling-Prozesse und für den Einsatz von Finanzinstrumenten festgelegt. Hierzu gehört unter anderem eine klare Funktionstrennung zwischen dem Handel, der Abwicklung, der Buchhaltung und dem Controlling von Finanzinstrumenten.

Zur Quantifizierung der Marktrisiken verwendet DaimlerChrysler die bei Banken übliche »Value-at-Risk«-Methode. Dabei werden auf der Grundlage historischer Marktdaten mittels statistischer Verfahren mögliche Wertschwankungen berechnet, die sich aus der Veränderung von Marktpreisen ergeben können.

DaimlerChrysler ist auch dem Marktpreisrisiko durch den Erwerb verschiedener Wirtschaftsgüter und Rohstoffe ausgesetzt. In einem geringen Umfang setzt DaimlerChrysler derivative Finanzinstrumente ein, um das Marktpreisrisiko dieser Wirtschaftsgüter und Rohstoffe, vornehmlich Edelmetalle, zu minimieren. Das Risiko aus derivativen Rohstoffsicherungskontrakten ist für den Konzern unerheblich und deshalb im Folgenden nicht weiter erläutert.

Die Kontraktvolumina zum 31. Dezember der zur Absicherung der Währungs- und Zinsrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente ergeben sich aus der folgenden Tabelle. Die aufgeführten Kontraktvolumina bzw. die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten stellen nicht zwangsläufig die zwischen den Vertragspartnern ausgetauschten Volumina dar und sind nicht unbedingt ein Maßstab für das Risiko, dem DaimlerChrysler durch ihren Einsatz ausgesetzt ist.

	31. Dezember	
	2006	2005
Angaben in Millionen €		
Währungssicherungskontrakte	22.662	25.082
Zinssicherungskontrakte	45.224	42.407

b) Marktwerte von Finanzinstrumenten

Der Marktwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer anderen Partei übernehmen würde. Die Marktwerte der Finanzinstrumente wurden auf der Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Bewertungsmethoden berechnet. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die im Folgenden genannten Marktwerte nur als Indikation für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

Die Buch- und Marktwerte der Finanzinstrumente des DaimlerChrysler-Konzerns stellen sich wie folgt dar:

	31. Dezember 2006		31. Dezember 2005	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Angaben in Millionen €				
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva				
Finanzanlagen	4.747	8.186	4.989	9.944
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	52.334	52.042	61.101	61.246
Wertpapiere	5.985	5.985	4.936	4.936
Zahlungsmittel	7.136	7.136	7.711	7.711
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten	78.518	79.258	80.932	82.129
Derivative Finanzinstrumente				
Aktiva				
Währungssicherungskontrakte	513	513	181	181
Zinssicherungskontrakte	1.297	1.297	546	546
Sicherungsinstrumente für Aktien	434	434	73	73
Passiva				
Währungssicherungskontrakte	202	202	646	646
Zinssicherungskontrakte	207	207	867	867
Sicherungsinstrumente für Aktien	89	89	209	209

Die als Aktiva ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente sind zu Marktwerten in den sonstigen Vermögenswerten (vgl. Anmerkung 18) enthalten. Die als Passiva ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente sind zu Marktwerten in den Rückstellungen für sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 24b) ausgewiesen.

Folgende Methoden und Prämissen liegen der Ermittlung der Marktwerte der Finanzinstrumente zugrunde:

Finanzanlagen und Wertpapiere. Die Marktwerte der Wertpapiere basieren auf festgestellten Börsenkursen oder auf Bewertungsmodellen, denen Marktdaten zugrunde liegen. Nicht börsennotierte Finanzanlagen sind in der obigen Tabelle nicht berücksichtigt, da diese Beteiligungen nicht öffentlich gehandelt werden und Marktwerte nicht vorliegen. Die Beteiligung an der EADS ist in der Zeile »Finanzanlagen« berücksichtigt, die Derivate im Zusammenhang mit dieser Beteiligung (vgl. Anmerkung 3) sind in der Zeile »Sicherungsinstrumente für Aktien« enthalten.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen entsprechen nahezu ihren Marktwerten, da die vereinbarten und am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Der Marktwert der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen wird auf der Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2006 bzw. 31. Dezember 2005 hätten aufgenommen werden können.

Zahlungsmittel. Es wird angenommen, dass die Buchwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Marktwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Finanzverbindlichkeiten. Der Marktwert der Anleihen wird als Barwert der zukünftig erwarteten Cash Flows ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet. Aufgrund der kurzen Laufzeiten wird für Schuldverschreibungen und Darlehen im Rahmen revolvingender Kreditfazilitäten unterstellt, dass die Buchwerte dieser Finanzinstrumente näherungsweise den Marktwerten entsprechen.

Währungssicherungskontrakte. Die Marktwerte von Devisentermingeschäften werden auf der Basis von aktuellen Referenzkursen unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge bestimmt. Devisenoptionen werden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen bewertet.

Zinssicherungskontrakte. Die Marktwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps, Zins-/Währungsswaps) werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt; dabei werden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Zinsoptionen werden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen bewertet.

Sicherungsinstrumente für Aktien. Die Marktwerte der Sicherungsinstrumente für Aktien werden mittels Kursnotierungen, gegebenenfalls unter Berücksichtigung von Terminauf- und -abschlägen, oder mittels Optionspreismodellen ermittelt. Hierin enthalten sind auch Sicherungsinstrumente für börsennotierte Beteiligungen, die wir at equity in den Konzernabschluss einbeziehen.

c) Kreditrisiko

Der Konzern ist einem Kreditrisiko ausgesetzt, welches durch die mögliche Nichterfüllung von vertraglichen Vereinbarungen seitens der Kontrahenten entsteht. DaimlerChrysler steuert sein Kreditrisikovolumen mit Finanzinstitutionen, indem grundsätzlich eine solide Finanzkraft gefordert und das Kreditexposure mit den Kontrahenten begrenzt wird. Auf der Grundlage ihres Ratings, das von angesehenen Rating-Agenturen durchgeführt wird, besteht für DaimlerChrysler kein bedeutsames Risiko aus der Abhängigkeit von einzelnen Kontrahenten. Für das Kreditrisiko, das sich gegenüber Kunden aus Finanzdienstleistungen ergibt, hat DaimlerChrysler Financial Services detaillierte Richtlinien für den Risikomanagementprozess aufgestellt. Weitere Angaben zu den Forderungen aus Finanzdienstleistungen und den Wertberichtigungen dazu finden sich unter Anmerkung 17.

d) Bilanzierung und Ausweis von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente)

Die Erträge und Aufwendungen aus den originären Finanzinstrumenten, mit Ausnahme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen und den Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Leasing- und Absatzfinanzierung, sind im Finanzergebnis enthalten. Die Zinserträge aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen sowie eventuelle Gewinne und Verluste aus Forderungsverkäufen sind in den Umsatzerlösen berücksichtigt. Die Zinsaufwendungen infolge von Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung werden in den Umsatzkosten ausgewiesen. Die Buchwerte der originären Finanzinstrumente sind in der Konzernbilanz unter den jeweiligen Positionen ausgewiesen.

e) Bilanzierung und Ausweis von derivativen Finanzinstrumenten und Hedge-Accounting

Management von Währungsrisiken. Die internationale Ausrichtung von DaimlerChrysler führt zu Risiken aus Wechselkurschwankungen zwischen dem US-Dollar und anderen Währungen gegenüber dem Euro, die sowohl das operative Ergebnis, als auch das Finanzergebnis sowie die Zahlungsströme beeinflussen können. Für den Konzern ergibt sich dann ein Währungsrisiko (Transaktionsrisiko), wenn die Umsätze in einer anderen Währung fakturiert werden als die Kosten anfallen. Diesem Risiko ist hauptsächlich das Segment Mercedes Car Group ausgesetzt. Die Mercedes Car Group fakturiert Exportumsätze vorwiegend in der Währung des Exportlands, während die Herstellungskosten hauptsächlich in Euro anfallen. Das Segment Truck Group ist ebenso einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das allerdings aufgrund des globalen Produktionsverbundes geringer ist. Bei der Chrysler Group fallen die Umsatzerlöse und Kosten hauptsächlich in US-Dollar an; dadurch ist das Transaktionsrisiko dieses Segments relativ gering. Die Bereiche Vans und Busse, die Bestandteil von Van, Bus, Other sind, sind direkt einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das jedoch verglichen mit der Mercedes Car Group und der Truck Group von geringerem Ausmaß ist. Über die at equity bilanzierte Beteiligung an der EADS ist Van, Bus, Other einem indirekten Transaktionsrisiko ausgesetzt.

Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen zu reduzieren, bewertet DaimlerChrysler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Teil dieses Risikos durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ab. Die Wechselkursrisiken des Konzerns sowie deren Absicherung mit Hilfe von Derivaten werden zentral durch einen Währungsausschuss gesteuert. Der Währungsausschuss besteht aus Mitgliedern der oberen Führungsebene der Treasury, der operativen Geschäftseinheiten sowie des Risk Controllings. Die Treasury setzt die im Währungsausschuss getroffenen Entscheidungen zur Absicherung von Währungsrisiken um. Das Risk Controlling informiert den Konzernvorstand regelmäßig über die von der Treasury auf Basis der Entscheidungen des Währungsausschusses eingeleiteten Maßnahmen.

Management von Zins- und Aktienkursrisiken. DaimlerChrysler nutzt bei der Liquiditätssteuerung des Tagesgeschäfts alle gängigen zinsensensitiven Finanzinstrumente. Darüber hinaus bezieht sich ein wesentlicher Anteil der Finanzinstrumente auf den Bereich der Leasing- und Absatzfinanzierung, der von DaimlerChrysler Financial Services betrieben wird. Durch das operative Geschäft der Leasing- und Absatzfinanzierung entstehen vorwiegend festverzinsliche Kundenforderungen; die Refinanzierung dieser Finanzaktiva erfolgt grundsätzlich zins- und fristenkongruent. Für einen begrenzten Teil dieses Forderungsportfolios werden fristeninkongruente Refinanzierungen eingesetzt, denen ein Zinsänderungsrisiko inhärent ist. DaimlerChrysler koordiniert die Refinanzierung für das Industriegeschäft und für Financial Services auf Konzernebene. Um die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-Passiv-Strukturen zu erzielen, verwendet der Konzern geeignete derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Caps und Floors.

Das Zinsrisiko wird im Konzern kontinuierlich überwacht, indem Veränderungen der Nettozinspositionen, welche die zukünftigen Zahlungsströme negativ beeinflussen könnten, verfolgt und geeignete Absicherungsstrategien definiert werden. Zur frühzeitigen Erkennung und zur Bewertung bestehender Risiken hat DaimlerChrysler ein von der Treasury unabhängiges Steuerungs- und Kontrollsystem entwickelt, das die bestehenden Zinsrisiken und die dazugehörigen Sicherungsinstrumente überwacht. Das Steuerungs- und Kontrollsystem verwendet analytische Verfahren, einschließlich der »Value-at-Risk«-Methode, um die Auswirkung von Zinsänderungen auf zukünftige Zahlungsströme abzuschätzen.

Die vom Konzern gehaltenen Liquiditätsanlagen in Aktien bzw. die zur Risikominimierung eingesetzten Aktienderivate sind für die dargestellten Berichtsperioden unwesentlich. Durch Beteiligungen an börsennotierten Gesellschaften entstehende Marktpreisrisiken sind teilweise durch derivative Finanzinstrumente abgesichert.

Fair Value Hedges. Gewinne und Verluste aus der markt-to-market-Bewertung von bilanzierten Vermögenswerten, Verbindlichkeiten und verbindlichen Vertragsvereinbarungen (firm commitments), sowie die Gewinne und Verluste aus der markt-to-market-Bewertung der derivativen Finanzinstrumente, die zur Absicherung dieser bilanzierten Grundgeschäfte dienen, werden in den Umsatzerlösen oder in den Umsatzkosten ausgewiesen, wenn die Grundgeschäfte mit dem Absatz (einschließlich dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft) oder der Produktion von DaimlerChrysler Produkten in Zusammenhang stehen. Sofern die abgesicherten Grundgeschäfte das Finanzergebnis tangieren, werden die Nettogewinne bzw. -verluste aus der markt-to-market-Bewertung dieser abgesicherten Finanzaktiva bzw. -passiva und der dazugehörigen Ergebniseffekte der derivativen Finanzinstrumente analog im Finanzergebnis erfasst.

Zum 31. Dezember 2006 belaufen sich die Nettoverluste im operativen Ergebnis und im Finanzergebnis auf 29 Mio. € (2005: 58 Mio. €). Dieser Wert beinhaltet die von der Ermittlung der Hedge-Effektivität ausgeschlossenen Bestandteile der derivativen Finanzinstrumente und die Hedge-Ineffektivität.

Cash Flow Hedges. Marktwertveränderungen von Devisentermingeschäften und Devisenoptionen, die in einen Cash Flow Hedge einbezogen sind, werden im Eigenkapital (kumuliertes übriges Comprehensive Income/(Loss)) ausgewiesen. Die im Eigenkapital enthaltene Bewertung dieser derivativen Finanzinstrumente wird mit der Realisierung der abgesicherten Grundgeschäfte in das operative Ergebnis umgebucht, sofern die Grundgeschäfte im operativen Ergebnis berücksichtigt werden. Marktwertveränderungen von derivativen Zinsinstrumenten, die zur Absicherung von variabel verzinslichen Anleihen in einen Cash Flow Hedge einbezogen wurden, werden ebenfalls im Eigenkapital ausgewiesen. Diese Beträge werden als zeitgleiche Korrektur der Zinserträge bzw. Zinsaufwendungen aus den abgesicherten Grundgeschäften in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht; sofern die abgesicherten Grundgeschäfte im operativen Ergebnis zu erfassen sind (einschließlich dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft), werden die Effekte aus den Sicherungsinstrumenten ebenfalls im operativen Ergebnis berücksichtigt. Bei der Absicherung von Grundgeschäften die das Finanzergebnis tangieren, erfolgt der Ausweis der Effekte aus den Sicherungsgeschäften analog im Finanzergebnis.

Zum 31. Dezember 2006 sind im operativen Ergebnis und im Finanzergebnis Nettogewinne in Höhe von 1 Mio. € (2005: Nettoverluste von 41 Mio. €) aus der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten enthalten, die von der Ermittlung der Hedge-Effektivität ausgeschlossen wurden sowie aus Hedge-Ineffektivitäten.

Als Folge der vorzeitigen Beendigung von Cash Flow Hedges ergaben sich im Jahr 2006 keine Aufwendungen und Erträge (2005: Aufwendungen von 1 Mio. €).

Voraussichtlich werden während des nächsten Geschäftsjahres 346 Mio. € Nettogewinne, die zum Stichtag im Eigenkapital ausgewiesen werden, in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert.

Zum 31. Dezember 2006 hat DaimlerChrysler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 29 Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

Absicherung von Auslandsbeteiligungen. Unter bestimmten Voraussetzungen sichert DaimlerChrysler das Fremdwährungsrisiko ausgewählter Beteiligungen durch den Einsatz derivativer und nicht-derivativer Finanzinstrumente ab. In den Jahren 2005 und 2004 wurden Nettogewinne in Höhe von 213 und 120 Mio. € aus der Absicherung der Währungsrisiken im Zusammenhang mit dem Investment in Mitsubishi Motors Corporation, die bisher erfolgsneutral im Eigenkapital (Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung) ausgewiesen wurden, in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Vergleiche hierzu auch die Ausführungen unter Anmerkung 3. Zum 31. Dezember 2006 sind im Eigenkapital erfolgsneutral Nettoverluste in Höhe von 9 Mio. € aus der Absicherung von Auslandsbeteiligungen enthalten.

33. Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen und Forderungsverkäufe

DaimlerChrysler nutzt Forderungsverkäufe um seine Finanzierung zu diversifizieren. Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit veräußert der Konzern wesentliche Umfänge an Finanzforderungen aus dem Fahrzeuggeschäft im Rahmen von »Asset-Backed-Securities«-Transaktionen und »Whole Loan Sales« an Zweckgesellschaften und unabhängige Trusts. Nachstehende Informationen beziehen sich nur auf Forderungsverkäufe, die gemäß den Bestimmungen von SFAS 140 zu einer Ausbuchung führten.

Beschreibung der Forderungsverkäufe. Unter dem Begriff Asset-Backed-Securities (»ABS«) sind Forderungsverkäufe an Trusts zu verstehen, die Zweckgesellschaften sind. Die Zweckgesellschaften kaufen die Forderungen mit Mitteln auf, die sie durch die Ausgabe von Anteilsrechten (gewöhnlich Schuldtitel) an dritte Investoren eingenommen haben. Die verkauften Forderungen bestehen aus Forderungen gegen Endkunden mit einer im Zeitpunkt der Verbriefung erwarteten Laufzeit von mehreren Monaten und Forderungen gegen Händler, die aufgrund ihrer kurzen Laufzeiten im Rahmen von revolvingierenden Transaktionen verbrieft werden. Die Investoren der Anteilsrechte haben ein Rückgriffsrecht auf die Vermögensgegenstände des Trusts und profitieren von der Risikoabsicherung, beispielsweise der Beistellung von Sicherheiten. In geringem Umfang behält der Konzern Anteilsrechte an solchen Forderungen zurück, die im Wesentlichen dazu dienen, sämtliche Risiken aus Kreditausfällen und vorzeitiger Tilgung sowie Zinsrisiken bezogen auf die an die Trusts übertragenen Forderungen abzusichern. Die in der Bilanz ausgewiesenen zurückbehaltenen Anteilsrechte stellen die Rechte von DaimlerChrysler dar, Zahlungen aus den verkauften Forderungen zu erhalten, die über den Betrag hinausgehen, die der Trust für Zinsen und Tilgung an die Investoren, Servicing-Gebühren und andere notwendige Zahlungen benötigt. Zur Unterstützung des europäischen ABS-Programms gewährte der Konzern nachrangige Darlehensforderungen an einen Trust. Das maximale Verlustrisiko des Unternehmens aus der Beziehung zu diesen Gesellschaften ist auf die zurückbehaltenen Anteilsrechte bzw. die nachrangigen Darlehensforderungen beschränkt.

Im Rahmen von Whole Loan Sales-Transaktionen verkauft der Konzern Finanzforderungen aus dem Fahrzeuggeschäft an unabhängige Trusts, bei denen er keine Anteilsrechte zurückbehält. Sämtliche Risiken aus den verkauften Forderungen werden von DaimlerChrysler auf den Käufer übertragen.

Der Konzern betreibt üblicherweise für die verkauften Forderungen weiterhin das »Servicing«.

Forderungsverkäufe. Im Geschäftsjahr 2006 veräußerte DaimlerChrysler im Rahmen von ABS-Transaktionen 13.516 (2005: 10.059) Mio. € bzw. 32.373 (2005: 33.922) Mio. € der Forderungen gegen Endkunden bzw. Händler. Aus diesen Transaktionen erzielte der Konzern Erträge von 89 (2005: 11) Mio. € bzw. von 181 (2005: 169) Mio. €. Im Jahr 2006 verkaufte der Konzern 2.344 (2005: 1.516) Mio. € Forderungen gegen Endkunden im Rahmen von »Whole Loan Sales«-Transaktionen und erzielte einen Verlust von 6 (2005: Gewinn von 2) Mio. €.

Cash Flows zwischen DaimlerChrysler und den Trusts.

Die Zahlungsströme im Zusammenhang mit den genannten Transaktionen zwischen DaimlerChrysler und den Trusts setzen sich wie folgt zusammen:

	2006	2005
Angaben in Millionen €		
Einzahlungen aus neuen Forderungsverkäufen bzgl. Forderungen gegen Endkunden	14.979	10.988
Einzahlungen aus fortlaufenden ABS-Transaktionen bzgl. Forderungen gegen Händler	32.373	33.892
Einnahmen aus Servicing-Gebühren	213	214
Einnahmen aus zurückbehaltenen Anteilsrechten an verkauften Forderungen und aus nachrangigen Darlehen	913	998

Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen.

Da es für die zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen keinen Markt gibt, erfolgt der Ansatz der zurückbehaltenen Anteilsrechte zum Barwert der geschätzten Cash Flows. Die Bewertung berücksichtigt historische und erwartete Zahlungseingänge für Tilgung und Zins aus den verkauften Forderungen, erwartete zukünftige Forderungsausfälle sowie geschätzte Rückzahlungen von Tilgung und Zins auf Finanzaktiva, die an Dritte ausgegeben wurden und durch verkaufte Forderungen gesichert sind.

Für weitere Informationen über die Bewertung zurückbehaltener Anteilsrechte an verkauften Forderungen vergleiche Anmerkung 1.

Der Marktwert der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen betrug:

	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €		
Marktwert der geschätzten Cash Flows aus verkauften Forderungen (nach Berücksichtigung vorzeitiger Tilgungen, vor erwarteten Forderungsausfällen)	2.845	2.266
Erwartete Forderungsausfälle aus verkauften Forderungen	(264)	(286)
Marktwert der erwarteten Cash Flows aus verkauften Forderungen	2.581	1.980
Zurückbehaltene Anteilsrechte in Form nachrangiger Wertpapiere	123	233
Sonstige zurückbehaltene Anteilsrechte	2	2
Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen	2.706	2.215

Zum 31. Dezember 2006 bilanzierte der Konzern zusätzlich nachrangige Darlehensforderungen mit einem Buchwert von 67 (2005: 25) Mio. € gegen einen Trust im Zusammenhang mit der europäischen Asset-Backed-Securities Plattform.

Der Marktwert der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen sowie die nachrangige Darlehensforderung sind in den sonstigen Vermögenswerten (vgl. Anmerkung 18) enthalten.

Annahmen zur Bewertung der zurückbehaltenen Anteilsrechte und Sensitivitätsanalyse. Zum 31. Dezember 2006 und 2005 waren die wesentlichen Annahmen bei der Bewertung der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen gegen Endkunden bzw. Händler (gewichtete Durchschnittswerte für die in den jeweiligen Geschäftsjahren getätigten Forderungsverkäufe) wie folgt:

	2006	Endkunden 2005	2006	Händler 2005
Annahme vorzeitiger Tilgungen (Monatswert)	1,25%- 1,5%	1,25%- 1,5%	1)	1)
Laufzeit (in Monaten)	18	18	3	3
In der Gesamtlaufzeit erwartete Ausfälle (durchschnittlicher Prozentsatz an den verkauften Forderungen)	1,7%	1,9%	0,0%	0,0%
Diskontierungszinssatz (Jahreswert)	12,0%	12,0%	12,0%	12,0%

1 Für die Berechnung der Erträge aus Forderungen gegen Händler unterstellt der Konzern eine Tilgung innerhalb von 210 Tagen.

Die über die Gesamtlaufzeit eingetretenen bzw. erwarteten Forderungsausfälle aus verbrieften Forderungen gegen Endkunden sind wie folgt:

	2003	2004	Verbrieft Forderungen aus	
			2005	2006
Eingetretene und erwartete Ausfallquoten				
31. Dezember 2006	1,6%	1,7%	1,7%	1,7%
31. Dezember 2005	1,6%	1,8%	1,9%	
31. Dezember 2004	2,0%	2,3%		
31. Dezember 2003	2,5%			

Ausfälle aus den originären Forderungspools sind aus dem Verhältnis der Summe der eingetretenen und erwarteten Forderungsausfälle zum ursprünglichen Forderungsstand der einzelnen Pools berechnet. Die oben zu den jeweiligen Jahren genannten Werte stellen einen gewichteten Durchschnitt aller Forderungsverkäufe der jeweiligen Jahre dar, die zum 31. Dezember 2006 noch ausstehende Salden aufgewiesen haben.

Zum 31. Dezember 2006 sind die wesentlichen Annahmen, die für die Schätzung der zu erwartenden Cash Flows aus verkauften Forderungen angewendet wurden, und die voraussichtlichen Auswirkungen einer nachteiligen Veränderung dieser Annahmen um 10% bzw. 20% wie folgt:

	Annahme Prozentsatz	Auswirkungen auf den Marktwert bei einer nachteiligen Veränderung um	
		10 Prozent	20 Prozent
Angaben in % bzw. Millionen €			
Vorzeitige Tilgungen (Monatswert)	1,25%-1,5%	(1)	(2)
Erwartete restliche Ausfälle in Prozent der verkauften Forderungen	0,8%	(23)	(46)
Diskontierungssatz für geschätzte Cash Flows (Jahreswert)	12,0%	(20)	(40)

Vergleichbare 10% bzw. 20%ige nachteilige Veränderungen des Diskontierungszinssatzes, des monatlichen Anteils vorzeitiger Tilgungen und der erwarteten Forderungsausfälle (als Prozentsatz der hierfür verkauften Forderungen) haben keine wesentliche Auswirkung auf den Zeitwert der zurückbehaltenen Anteilsrechte in Form nachrangiger Wertpapiere.

Diese erwarteten Auswirkungen sind hypothetisch und dementsprechend mit Vorsicht zu verwenden. Der Effekt aus der Veränderung einer dieser Annahmen auf den Marktwert der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen ist ohne Berücksichtigung eventueller Veränderungen bei den anderen Annahmen berechnet. In der Realität können Veränderungen bei einer Annahme zu Veränderungen bei den anderen Annahmen führen, wodurch sich die erwarteten Auswirkungen sowohl erhöhen als auch vermindern können.

Verwaltete Forderungen. Die ausstehenden bzw. überfälligen Forderungen und Forderungsausfälle bilanzierter und verkaufter Forderungen betragen bei den Gesellschaften, die im Rahmen von ABS-Transaktionen verkaufte Forderungen verwalten:

Angaben in Millionen €	Ausstehende Forderungen 31. Dezember		Überfällige Forderungen > 60 Tage 31. Dezember		Forderungsausfälle	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005
Bilanzierte Forderungen gegen Endkunden	24.994	33.539	102	79	227	273
Bilanzierte Forderungen gegen Händler	10.115	10.276	7	8	7	3
Bilanzierte Forderungen gesamt	35.109	43.815	109	87	234	276
Verkaufte Forderungen gegen Endkunden	16.305	14.677	31	32	124	155
Verkaufte Forderungen gegen Händler	6.995	8.703	-	-	-	3
Verkaufte Forderungen gesamt	23.300	23.380	31	32	124	158
Verwaltete Forderungen gegen Endkunden	41.299	48.216	133	111	351	428
Verwaltete Forderungen gegen Händler	17.110	18.979	7	8	7	6
Verwaltete Forderungen gesamt	58.409	67.195	140	119	358	434

Zum 31. Dezember 2006 betragen die ausstehenden verwalteten Forderungen aus den »Whole Loan Sales« 2.567 (2005: 1.931) Mio. €.

Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten aus der Übernahme des Servicing. Vermögensgegenstände bzw. Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Übernahme des Servicing stellen den Barwert aus dem Recht bzw. der Verpflichtung des Servicings der Forderungen verglichen mit einer angemessenen Entschädigung für das Servicing dar. Im Jahr 2006 weist der Konzern aus der Übernahme des Servicing Zugänge bei den Vermögensgegenständen in Höhe von 17 (2005: 7) Mio. € und damit verbundene Abgänge von 8 (2005: 2) Mio. € sowie Zugänge bei den Verbindlichkeiten in Höhe von 7 (2005: 10) Mio. € und damit verbundene Abgänge von 10 (2005: 13) Mio. € aus. Zum 31. Dezember 2006 betragen die Marktwerte der Vermögensgegenstände 14 (2005: 6) Mio. € und die Marktwerte der Verbindlichkeiten aus der Übernahme des Servicing 10 (2005: 15) Mio. €. Diese Marktwerte wurden unter Berücksichtigung gegenwärtiger Marktzinssätze aus den zukünftigen Cash Flows ermittelt.

Zweckgesellschaften und unabhängige Trusts. Die von DaimlerChrysler geförderten Zweckgesellschaften sind »Qualifying Special Purpose Entities« gemäß SFAS 140 und sind nicht im Konzern konsolidiert. Die unabhängigen Trusts sind Bankfonds, die solche Forderungen von mehreren Verkäufern übernehmen. Diese Bankfonds stellen »Variable Interest Entities« nach FIN 46R dar. Die Finanzierung eines Bankfonds wird in der Regel durch die Ausgabe von Asset-Backed-Securities sichergestellt, die durch das Vermögen der Gesellschaft besichert sind. Obwohl signifikante Verbindungen zu solchen »Variable Interest Entities« bestehen, kam DaimlerChrysler in seiner Prüfung zum Ergebnis, dass der Konzern nicht der wesentliche Nutznießer dieser Strukturen ist und daher keiner Konsolidierungspflicht nach FIN 46R unterliegt.

Die nachstehende Tabelle zeigt den Stand der an »Qualifying Special Purpose Entities« und »Variable Interest Entities« verkauften Forderungen und die entsprechenden zurückbehaltenen Anteilsrechte zum 31. Dezember 2006:

Angaben in Millionen €	Verkaufte Forderungen	Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen
Variable Interest Entities	3.578	351
Qualifying Special Purpose Entities	19.722	2.355
	23.300	2.706

Liquiditätsrahmen der Zweckgesellschaften. Zur Unterstützung eines Asset-Backed Commercial Paper-Programms in Nordamerika hat eine Gruppe von Finanzinstituten einen Liquiditätsrahmen von insgesamt 6,3 Mrd. US-\$ vertraglich zugesichert, welcher im August 2007 ausläuft und jährlich erneuert werden kann. Dieser Liquiditätsrahmen kann ausschließlich von den Zweckgesellschaften beansprucht werden, an die nordamerikanische Financial Services Gesellschaften Forderungen innerhalb dieses Programms verkaufen. Bis zum 31. Dezember 2006 wurde die zugesicherte Liquidität nicht in Anspruch genommen.

34. Segmentberichterstattung

DaimlerChrysler hat vier berichtspflichtige Segmente definiert, die entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen, Marken, Vertriebswege und Kundenprofile eigenständig organisiert und geführt werden. In den folgenden Abschnitten werden Informationen bezüglich der berichtspflichtigen Segmente des Konzerns dargestellt.

Im Januar 2006 hat DaimlerChrysler ein neues Managementmodell bekannt gegeben. Im Rahmen dessen wurde unter anderem die Zusammensetzung der Segmente geändert. Die Bereiche Transporter und Busse, die zuvor im Segment Nutzfahrzeuge enthalten waren, wurden den Übrigen Aktivitäten zugeordnet. Als Folge dessen wurde das Segment Nutzfahrzeuge in Truck Group und die Übrigen Aktivitäten in Van, Bus, Other umbenannt. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Mercedes Car Group. In diesem Segment erstrecken sich die Aktivitäten vorwiegend auf die Entwicklung, das Design, die Produktion, die Montage und den Vertrieb von Personen- und Geländewagen der Marken Mercedes-Benz, smart und Maybach sowie dazugehöriger Ersatzteile und Zubehör.

Chrysler Group. Dieses Segment umfasst die Entwicklung, das Design, die Produktion, die Montage und den Vertrieb von Personen-, Geländewagen und leichten Nutzfahrzeugen der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge sowie dazugehöriger Ersatzteile und Zubehör.

Truck Group. Das Segment beinhaltet vor allem Aktivitäten bezüglich der Entwicklung, dem Design, der Produktion, der Montage und dem Vertrieb von Lastkraftwagen sowie dazugehöriger Ersatzteile und Zubehör. Die Lastkraftwagen werden unter anderem unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner und Mitsubishi Fuso vertrieben.

Financial Services. Die Tätigkeiten in diesem Segment erstrecken sich im Wesentlichen auf die Vermarktung von Dienstleistungen auf den Gebieten der Absatzfinanzierung und dem Leasing von Fahrzeugen sowie der Händlerbestandsfinanzierung und der Versicherungen. Dieses Segment schließt auch die nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung des Konzerns an Toll Collect ein (vgl. auch Anmerkung 3).

Van, Bus, Other. Van, Bus, Other umfasst alle sonstigen Geschäftstätigkeiten, Transaktionen und Beteiligungen des Konzerns und beinhaltet die Transporter- und Omnibusgeschäfte des Konzerns, die unter den Marken Mercedes-Benz (für Busse zusätzlich Setra und Orion; für Van zusätzlich Freightliner und Dodge) vertrieben werden. Zudem gehören die Holding- und Finanzgesellschaften, über die der Konzern seine operative Geschäftstätigkeit durch die Aufnahme von finanziellen Mitteln an den Kapitalmärkten finanziert, die Immobilienaktivitäten, die zentrale Konzernforschung und die nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung an EADS zu Van, Bus, Other. Bis zur Veräußerung waren die Off-Highway Aktivitäten sowie die Beteiligung an Mitsubishi Motors Corporation (MMC) (vgl. auch Anmerkungen 3 und 4) ebenfalls Bestandteil von Van, Bus, Other.

Interne Steuerung und Berichterstattung. Die interne Steuerung und Berichterstattung im DaimlerChrysler-Konzern basiert im Wesentlichen auf den in Anmerkung 1 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung (US-GAAP). Eine Abweichung von diesen Grundsätzen besteht bei der Umsatzrealisierung zwischen den Fahrzeugsegmenten und dem Segment Financial Services in bestimmten Märkten.

Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand des »Operating Profit«. Die Summe der Operating Profits der Segmente sowie der Eliminierungen ergibt den Konzern-Operating Profit. Der Operating Profit der Segmente leitet sich aus dem Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste und vor der Anpassung aus der Erstanwendung von Rechnungslegungsvorschriften ab. Im Rahmen der Ableitung des Operating Profit werden folgende Anpassungen vorgenommen: Nicht in den Operating Profit einbezogen werden (1) der Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen, (2) Erträge aus der Veräußerung des 12,4%-Anteils an MMC im Jahr 2005 und des 10,5%-Anteils an HMC im Jahr 2004, (3) Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie (4) das übrige Finanzergebnis. Darüber hinaus wird der Operating Profit um (5) bestimmte, nicht operative sonstige Posten angepasst. Ebenfalls sind die um die Überleitungsposten (1) – (5) angepassten Ergebnisse der nach der Equity-Methode bilanzierten operativen Beteiligungen im Operating Profit enthalten.

Verkäufe und Erlöse zwischen den Segmenten werden weitgehend zu Preisen berechnet, wie sie auch mit Konzernfremden vereinbart würden.

Die Umsätze werden den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugeordnet, langfristige Aktiva nach Standort der jeweiligen Einheiten.

Bei den Sachinvestitionen handelt es sich um den Erwerb von Sachanlagen.

Die Segmentinformationen stellen sich für die Geschäftsjahre 2006, 2005 und 2004 wie folgt dar:

	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Truck Group	Financial Services	Van, Bus, Other	Summe Segmente	Eliminierungen	Daimler-Chrysler-Konzern
Angaben in Millionen €								
2006								
Außenumsätze	49.696	46.989	28.831	14.347	11.726	151.589	-	151.589
konzerninterne Umsätze	4.883	127	3.157	2.807	1.713	12.687	(12.687)	-
Umsätze gesamt	54.579	47.116	31.988	17.154	13.439	164.276	(12.687)	151.589
Operating Profit (Loss)	2.415	(1.118)	2.020	1.714	913	5.944	(427)	5.517
Sachinvestitionen	1.663	2.892	907	29	447	5.938	-	5.938
Abschreibungen	1.986	3.461	867	7.007	676	13.997	(383)	13.614
2005								
Außenumsätze	46.429	50.086	27.573	12.798	12.890	149.776	-	149.776
konzerninterne Umsätze	3.586	32	2.795	2.641	1.945	10.999	(10.999)	-
Umsätze gesamt	50.015	50.118	30.368	15.439	14.835	160.775	(10.999)	149.776
Operating Profit	(505)	1.534	1.606	1.468	1.091	5.194	(9)	5.185
Sachinvestitionen	1.629	3.083	966	45	886	6.609	(29)	6.580
Abschreibungen	2.418	3.336	852	5.757	629	12.992	(381)	12.611
2004								
Außenumsätze	46.082	49.485	22.429	11.646	12.417	142.059	-	142.059
konzerninterne Umsätze	3.548	13	2.779	2.293	1.555	10.188	(10.188)	-
Umsätze gesamt	49.630	49.498	25.208	13.939	13.972	152.247	(10.188)	142.059
Operating Profit (Loss)	1.666	1.427	789	1.250	1.020	6.152	(398)	5.754
Sachinvestitionen	2.343	2.647	638	91	680	6.399	(13)	6.386
Abschreibungen	1.854	3.368	688	4.976	534	11.420	(308)	11.112

Mercedes Car Group. Infolge der Entscheidungen, die Produktion des smart forfour einzustellen bzw. das Geschäftsmodell von smart neu auszurichten, entstanden im Segment Mercedes Car Group in den Jahren 2006 und 2005 Aufwendungen in Höhe von 946 Mio. € und 1.111 Mio. €. Von den Aufwendungen in den Jahren 2006 bzw. 2005 entfielen 127 Mio. € bzw. 535 Mio. € auf die Wertberichtigung von Vermögensgegenständen sowie 819 Mio. € bzw. 576 Mio. € auf die Bildung von Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten für Sachverhalte, die bereits zu Zahlungen führten bzw. noch führen werden (siehe Anmerkung 5).

In Zusammenhang mit den Personalabbaumaßnahmen bei der Mercedes Car Group ergaben sich im Geschäftsjahr 2006 Aufwendungen in Höhe von 286 (2005: 570) Mio. €; im Jahr 2006 führte dies zu Auszahlungen von 783 (2005: 70) Mio. € (siehe Anmerkung 5).

Im Jahr 2006 ergab sich aufgrund der Anwendung von EITF 05-5 bei der Mercedes Car Group ein Ertrag von 91 Mio. €. Infolge der Regelungen von EITF 05-5 war die Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen anzupassen (siehe Anmerkung 5).

Eine Rückstellung, die im Zusammenhang mit einem Verfahren wegen behaupteter Verletzungen des EU-Wettbewerbsrechts gebildet wurde, ist in Höhe von 60 Mio. € aufgrund einer positiven Entscheidung des Gerichts aufgelöst worden. Dieser Betrag ist im Operating Profit des Segments Mercedes Car Group für das Jahr 2005 enthalten.

Chrysler Group. Im Jahr 2006 ergaben sich durch die finanzielle Unterstützung des Lieferanten Collins & Aikman Aufwendungen von 66 (2005: 99) Mio. € (siehe Anmerkung 31).

Im Jahr 2005 resultierte aus dem Verkauf des Fahrzeug-Testgeländes »Arizona Proving Ground« ein Ertrag von 240 Mio. €.

Im Jahr 2004 entstanden bei der Chrysler Group Aufwendungen im Zusammenhang mit einem im Jahr 2000 initiierten mehrjährigen Turnaround-Plan in Höhe von 145 Mio. €. Zusätzliche Belastungen resultierten mit 138 Mio. € durch Anreizprogramme zur Frühpensionierung und weitere Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen, die teilweise durch eine Korrektur der Rückstellungsermittlung für Werbemaßnahmen in Höhe von 95 Mio. € ausgeglichen wurden. Die Korrektur der Rückstellungsermittlung erfolgte, um die Rückstellungshöhe an voraussichtlich erwartete Zahlungen anzupassen.

Truck Group. Im Jahr 2006 ergab sich aufgrund der Anwendung von EITF 05-5 bei der Truck Group ein Ertrag von 55 Mio. €. Infolge der Regelungen von EITF 05-5 war die Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen anzupassen (siehe Anmerkung 5).

Nach dem Erwerb des Mehrheitsanteils an MFTBC wurden Qualitätsprobleme bei MFTBC erkannt, die Produktionsumfänge aus der Zeit vor den Erwerben der MFTBC-Anteile durch Daimler-Chrysler betrafen (siehe auch Anmerkung 4 für weitere Informationen). Zum 31. Dezember 2004 hat der Konzern eine Überprüfung der vorläufigen Bewertung der wahrscheinlichen Kosten im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei MFTBC durchgeführt. Diese Maßnahmen führten im Jahr 2004 im Segment Truck Group zu einer Reduzierung des Operating Profit um 475 Mio. €. Dieser Betrag ergab sich aus Aufwendungen von 70 Mio. €, die im Finanzergebnis ausgewiesen sind, und Aufwendungen von 735 Mio. €, die in den Umsatzkosten enthalten sind; Aufwendungen von 330 Mio. €, die auf MFTBC-Anteile in Fremdbesitz entfielen, wurden nicht dem Operating Profit zugeordnet. Die Anteile Fremder an diesen Aufwendungen sind in der Ableitung vom Operating Profit der Segmente zum Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne/Verluste in dem Überleitungs-posten »Übriges nicht operatives Ergebnis« enthalten. Aus der anschließenden Verständigung mit MMC bezüglich zu leistender Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und erforderlichen Rückrufaktionen bei MFTBC ergab sich im Jahr 2005 ein Ertrag im Segment Truck Group in Höhe von 276 Mio. €.

Financial Services. In den Jahren 2005 und 2004 entstanden im Segment Financial Services Belastungen aus dem Engagement bei Toll Collect in Höhe von 54 Mio. € und 472 Mio. €. Die Aufwendungen im Jahr 2004 resultierten vor allem aus der Neueinschätzung der Gesamtaufwendungen und aus operativen Mehraufwendungen zur Absicherung des Systemstarts zum 1. Januar 2005.

Der Operating Profit des Segments Financial Services enthält im Jahr 2004 nicht zahlungswirksame Aufwendungen in Höhe von 102 Mio. € im Zusammenhang mit der Wertberichtigung des Investments in dAF.

Van, Bus, Other. In den Jahren 2006 und 2005 ist im Operating Profit von Van, Bus, Other das anteilige operative Ergebnis der Beteiligung an der EADS in Höhe von 649 Mio. € und 757 Mio. € enthalten (vgl. auch Anmerkung 3). Im Jahr 2004 betrug das anteilige operative Ergebnis der Beteiligungen an EADS und MMC zusammen 548 Mio. €. Darin enthalten ist auch der Aufwand aus der Anteilsverwässerung der Beteiligung an MMC (135 Mio. €) sowie der Ertrag aus der Wechselkursabsicherung der Finanzierung dieser Beteiligung (195 Mio. €). Das anteilige Ergebnis von MMC ist im Jahr 2004 noch bis zum 29. Juni 2004 in Van, Bus, Other berücksichtigt (vgl. hierzu auch Anmerkung 3).

Ferner führten Veräußerungen von nicht betriebsnotwendigen Immobilien im Jahr 2006 bei Van, Bus, Other zu Erträgen von 133 Mio. €.

Die im Jahr 2006 veräußerten Off-Highway Aktivitäten haben den Operating Profit des Konzerns mit 261 Mio. € positiv beeinflusst; davon entfielen 248 Mio. € auf Van, Bus, Other (vgl. Anmerkung 4).

Infolge des Rückkaufs einer Anleihe durch die MTU Aero Engines Holding AG erhöhte sich im Jahr 2005 der Operating Profit von Van, Bus, Other um 53 Mio. € (vgl. Anmerkung 6).

Im Jahr 2004 führte der Vergleich zur Beilegung aller Streitigkeiten mit Bombardier im Zusammenhang mit dem Verkauf von Adtranz im Jahr 2001 zu einem Ertrag von 120 Mio. €, der im Operating Profit von Van, Bus, Other enthalten ist.

Außerdem enthält der Operating Profit von Van, Bus, Other im Jahr 2004 nicht zahlungswirksame Aufwendungen in Höhe von 70 Mio. € im Zusammenhang mit der Wertberichtigung des Investments in dAF.

Die Überleitung vom Operating Profit der Segmente zum Ergebnis vor Ertragsteuern, vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste und vor Anpassungen aus der Erstanwendung von Rechnungslegungsvorschriften ergibt sich wie folgt:

	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Operating Profit der Segmente	5.944	5.194	6.152
Eliminierungen	(427)	(9)	(398)
Konzern-Operating Profit	5.517	5.185	5.754
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(1.254)	(1.175)	(845)
Ertrag aus der Veräußerung des 12,4%-Anteils an MMC	-	681	-
Ertrag aus der Veräußerung des 10,5%-Anteils an HMC	-	-	252
Zinsen und ähnliche Erträge	663	539	490
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(913)	(1.112)	(790)
Übriges Finanzergebnis	466	(69)	(171)
Übriges nicht operatives Ergebnis	(115)	(149)	(384)
Anteil des Konzerns an den oben aufgeführten Überleitungs-posten, die sich auf die at equity bilanzierten Beteiligungen beziehen	(371)	(462)	(771)
Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste und vor Anpassungen aus der Erstanwendung von Rechnungslegungsvorschriften	3.993	3.438	3.535

Die Außenumsätze stellen sich nach geografischen Regionen wie folgt dar:

	Deutschland	Westeuropa ¹	USA	Sonstige amerikanische Länder	Asien	Sonstige Länder	Daimler-Chrysler-Konzern
Angaben in Millionen €							
2006	22.198	27.924	63.925	15.226	12.422	9.894	151.589
2005	20.948	26.389	67.015	13.919	12.525	8.980	149.776
2004	22.315	26.530	64.232	11.295	10.093	7.594	142.059

¹ ohne Deutschland

Von den langfristigen Aktiva entfallen 20.956 (2005: 20.691; 2004: 21.214) Mio. € auf Deutschland, 40.948 (2005: 42.614; 2004: 34.331) Mio. € auf die USA und 17.524 (2005: 19.100; 2004: 16.896) Mio. € auf übrige Länder.

35. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (»basic earnings per share«) und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings per share«) berechnet sich auf Basis des Ergebnisses vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47 wie folgt:

	2006	2005	2004
Werte in Millionen € bzw. Millionen Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie			
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47 – »basic earnings per share«	3.231	2.851	2.466
Verwässerungseffekte im Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung	-	-	-
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47 – »diluted earnings per share«	3.231	2.851	2.466
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings per share«			
	1.022,1	1.014,7	1.012,8
Verwässerungseffekt durch Stock-Options	5,2	3,0	1,7
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings per share«	1.027,3	1.017,7	1.014,5
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R und FIN 47			
Ergebnis je Aktie (»basic earnings per share«)	3,16	2,80	2,43
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings per share«)	3,14	2,80	2,43

Stock-Options, die zum Bezug von 46,4 Mio., 65,7 Mio. und 67,1 Mio. DaimlerChrysler-Aktien berechtigen und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan 2000 gewährt wurden, sind nicht in die Berechnung der Ergebnisse je Aktie (voll verwässert) für die Berichtsperioden 2006, 2005 und 2004 einbezogen worden, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der DaimlerChrysler-Aktie in diesen Perioden lagen.

36. Transaktionen mit nahe stehenden Personen

DaimlerChrysler bezieht im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit weltweit Materialien und Dienstleistungen von zahlreichen Zulieferern. Unter diesen Zulieferern befinden sich auch Unternehmen, an denen DaimlerChrysler beteiligt ist oder die eine Verbindung zu Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands der DaimlerChrysler AG oder deren Tochterunternehmen haben.

Wie in Anmerkung 3 beschrieben, hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit seiner 45%igen Eigenkapitalbeteiligung an dem Joint Venture Toll Collect einige Garantien ausgegeben. Darüber hinaus ist Bernhard Walter, ein Mitglied des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG, zudem auch Mitglied im Aufsichtsrat der Deutschen Telekom AG, einem der anderen Teilhaber an Toll Collect.

Dr. Mark Wössner, Mitglied des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG, erhielt in den Jahren 2006, 2005 und 2004 Mietzahlungen in Höhe von jeweils 1 Mio. € von der Westfalia Van Conversion GmbH, einer 100%igen Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, für die Vermietung von Grundstücken und Gebäuden.

DaimlerChrysler unterhält Geschäftsbeziehungen mit der EADS, einem assoziierten Unternehmen des Konzerns. Der Konzern hält diese Transaktionen einzeln und in Summe betrachtet für unwesentlich. Herr Bischoff und Herr Lagardère sind beide Mitglieder des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG und sind auch zusammen Vorsitzende des Board of Directors der EADS.

Gesellschaften des DaimlerChrysler-Konzerns unterhalten von Zeit zu Zeit im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit Beziehungen mit Gesellschaften der Lagardère Gruppe. Darunter fallen der Erwerb von Gütern und Dienstleistungen (hauptsächlich Werbung) durch Gesellschaften des DaimlerChrysler-Konzerns sowie der Verkauf oder die Vermietung von Fahrzeugen oder die Bereitstellung von Finanzdienstleistungen durch DaimlerChrysler an Gesellschaften der Lagardère Gruppe. Arnaud Lagardère, der im April 2005 Mitglied des Aufsichtsrates wurde, ist persönlich haftender Gesellschafter und Geschäftsführer der Muttergesellschaft der Lagardère Gruppe, Lagardère SCA, einer börsennotierten Gesellschaft.

Folgende Transaktionen wurden mit Aktionären von DaimlerChrysler getätigt:

Im Jahr 2006 entstanden DaimlerChrysler Kosten in Höhe von 0,8 (2005: 0,8; 2004: 0,6) Mio. US-\$ für Werbung und Marketing-Maßnahmen in einer US-Zeitschrift. Earl G. Graves, Mitglied des Aufsichtsrats und Aktionär der DaimlerChrysler AG, ist Chairman, Chief Executive Officer und alleiniger Anteilseigner der obersten Muttergesellschaft dieser Zeitschrift.

DaimlerChrysler Canada Inc. zahlte im Jahr 2006 0,8 (2005: 1,2) Mio. CAD an eine Tochtergesellschaft der Mosaic Sales Solutions Holding Company für Marketingdienstleistungen. Tony LaSorda, der Chief Executive Officer dieser Tochtergesellschaft, ist der Bruder von Thomas LaSorda, dem seit September 2005 für die Chrysler Group zuständigen Vorstandsmitglied der DaimlerChrysler AG.

37. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie zusätzliche Informationen

Vergütung. Die nachfolgenden Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG sind im Vergütungsbericht (vgl. Seite 120) individualisiert dargestellt.

Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der DaimlerChrysler AG berechnen sich aus der Summe aller zufließenden Vergütungen in bar und in geldwerten Vorteilen aus Sachbezügen. Letztere umfassen im Wesentlichen die Gestellung von Dienstfahrzeugen sowie Aufwendungen für Sicherheitsleistungen.

Es entfallen 7,5 Mio. € auf fixe, d. h. erfolgsunabhängige, 9,2 Mio. € auf kurzfristig variable, d. h. kurzfristig erfolgsbezogene, und 3,8 Mio. € auf in Vorjahren gewährte und im Jahr 2006 ausbezahlte variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit mittel- und langfristiger Anreizwirkung. Das entspricht für das Jahr 2006 einer Summe von 20,5 Mio. € (2005: 34,9 Mio. €, davon entfielen 9,3 Mio. € auf fixe und 25,6 Mio. € auf variable Vergütungskomponenten).

Dem Vorstand wurden im Jahr 2006 insgesamt 276.160 virtuelle Aktien im Rahmen der aktienorientierten Vergütung, dem so genannten »Performance Phantom Share Plan«, gewährt (2005: 454.914 virtuelle Aktien). Die Gewährung im Jahr 2006 erfolgte auf Basis eines Wertes von 46,17 € je virtuelle Aktie. Vor der Auszahlung im Jahr 2010 kann sich die Anzahl der virtuellen Aktien bei durchgängiger Tätigkeit im Vorstand in Abhängigkeit von internen und externen Erfolgszielen noch ändern. Da die Auszahlung weiterhin von der Höhe des Aktienkurses zum Auszahlungszeitpunkt abhängt, erfolgt der Ausweis dieser Bezüge in der Angabe zur Gesamtvergütung des Vorstands erst bei der Auszahlung im Jahr 2010. Weitere Informationen zur aktienorientierten Vergütung befinden sich in Anmerkung 23.

Im Jahr 2006 konnten aus dem im Jahr 2003 gewährten Stock Option Plan Ausübungen vorgenommen werden. Hierbei wurden von den Vorständen insgesamt 148.000 Optionen ausgeübt.

Der Aufwand für die im Geschäftsjahr 2006 erdienten Versorgungsansprüche des Vorstands lag bei 4,0 Mio. €.

Die im Jahr 2006 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 25,1 Mio. € (2005: 16,9 Mio. €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen belaufen sich zum 31. Dezember 2006 auf insgesamt 255,4 Mio. € (2005: 292,9 Mio. €).

Die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG lag im Jahr 2006 bei 2,1 Mio. € (2005: 2,0 Mio. €).

Für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der an anderer Stelle bereits veröffentlichten Gremientätigkeiten, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, wurden in den Jahren 2005 und 2006 keine Vergütungen gewährt. Ausgenommen davon ist die Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus ihrem Arbeitsvertrag.

Im Jahr 2006 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder der DaimlerChrysler AG gewährt.

Geschäfte mit nahe stehenden Personen. Für die Darstellung der Geschäfte mit nahe stehenden Personen, die auch Aktionäre der DaimlerChrysler AG sind, vergleiche den letzten Abschnitt in Anmerkung 36.

Drittunternehmen. Zum 31. Dezember 2006 hielt DaimlerChrysler eine Beteiligung an einem wesentlichen Drittunternehmen im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex.

Name der Gesellschaft	Tata Motors Limited
Sitz der Gesellschaft	Mumbai, Indien
Höhe des Anteils in % ¹	6,6
Eigenkapital in Millionen € ²	1.135
Ergebnis in Millionen € ²	320

¹ Zum 31. Dezember 2006

² Angaben auf Basis des landesrechtlichen Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr zum 31. März 2006.

38. Honorare des Abschlussprüfers

Die Honorare des Abschlussprüfers KPMG für Dienstleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

	2006	2005	2004
Angaben in Millionen €			
Prüfungshonorare	62	42	39
Prüfungsnahe Honorare	4	11	14
Steuerberatungshonorare	3	5	6
Übrige Honorare	4	4	5
	73	62	64

39. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 14. Februar 2007 hat DaimlerChrysler den auf drei Jahre ausgelegten »Recovery and Transformation Plan« für die Chrysler Group bekannt gegeben. Durch die im Plan beschriebenen Maßnahmen soll für die Chrysler Group die Rückkehr in die Gewinnzone bis zum Jahr 2008 ermöglicht werden. Zudem ist vorgesehen, das Geschäftsmodell der Chrysler Group langfristig zu ändern. Der Plan umfasst eine Kombination von Maßnahmen mit dem Ziel, die Umsatzerlöse zu steigern und die Kosten zu senken. Die Maßnahmen umfassen unter anderem die Fortsetzung der Produktoffensive, den Abbau von 13.000 Arbeitsplätzen über einen Zeitraum von drei Jahren, eine Reduzierung der Materialkosten um 1,15 Mrd. € sowie eine Verringerung der Produktionskapazität um 400.000 Einheiten pro Jahr. Die Anpassung der Produktionskapazität soll durch die Streichung von Arbeitsschichten und die Stilllegung von Produktionsstätten erfolgen. DaimlerChrysler erwartet, dass diese Restrukturierungsmaßnahmen im Jahr 2007 zu Aufwendungen von bis zu 1 Mrd. € führen werden; der Liquiditätsabfluss wird im Jahr 2007 voraussichtlich 0,8 Mrd. € betragen. Das Programm sieht unter anderem auch Investitionen von 2,3 Mrd. € in neue Motoren, Getriebe und Achsen vor.

Übergang auf International Financial Reporting Standards (IFRS)

EU-Verordnung zur Anwendung von International Financial Reporting Standards (IFRS). Im Juli 2002 haben das Europäische Parlament und der Europäische Rat die Verordnung 1606/2002 zur Anwendung der IFRS verabschiedet. Danach sind alle kapitalmarktorientierten Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union verpflichtet, für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2005 beginnen, ihre Konzernabschlüsse nach IFRS aufzustellen. Den Mitgliedstaaten ist es jedoch gestattet, für Unternehmen, die lediglich mit Schuldtiteln notiert sind oder für Zwecke einer Börsennotierung außerhalb der Europäischen Union bereits international anerkannte Standards anwenden, die zwingende Anwendung der IFRS bis zum Jahr 2007 zu verschieben. Letzteres gilt insbesondere für Unternehmen wie DaimlerChrysler, die an der New York Stock Exchange notiert sind und ihren Konzernabschluss daher nach US-GAAP erstellen. In Deutschland wurde diese Verlängerungsoption im Dezember 2004 im Rahmen des Bilanzrechtsreformgesetzes (BilReG) umgesetzt.

Umstellung auf IFRS bei DaimlerChrysler. Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2007 wird unsere Finanzkommunikation auf Basis von IFRS-Abschlüssen erfolgen, die für die externe Berichterstattung und die interne Unternehmenssteuerung die führenden Bilanzierungsvorschriften darstellen werden. Wir werden unseren ersten Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2006 (inklusive eines Vergleichsjahres 2005) erstellen und veröffentlichen. Der Abschluss zum Halbjahr und der Jahresabschluss werden jeweils um eine Überleitung des Konzerneigenkapitals und des Konzernergebnisses auf US-GAAP ergänzt werden.

IFRS bilden neue Basis für die Steuerungsgrößen. Die von DaimlerChrysler verwandten Konzernsteuerungsgrößen bleiben nach IFRS im Wesentlichen unverändert. Der Value Added und die hieraus abgeleiteten Steuerungsgrößen, wie beispielsweise der Return on Net Assets (RONA), werden weiterhin herangezogen, um das Unternehmen im Interesse der Kapitalgeber zu führen. Ebenso werden die Unterscheidung zwischen der Konzernebene und der Geschäftsfeldebene und die zusätzliche Differenzierung nach Industriegebiet und Financial Services beibehalten. Unterschiede in der Definition einzelner Steuerungs-

größen im Vergleich zu US-GAAP ergeben sich aufgrund der nachfolgend erläuterten abweichenden Ansatz- und Bewertungsvorschriften sowie vorgenommenen methodischen Anpassungen. Dies betrifft unter anderem den Operating Profit, der unter IFRS durch die Ergebnisgröße EBIT (Earnings before Interest and Taxes) ersetzt wird.

Auswirkungen der Unterschiede zwischen IFRS und US-GAAP.

Im September 2002 haben das International Accounting Standards Board (IASB) und das US Financial Accounting Standards Board (FASB) ein »Short-term Convergence«-Projekt in ihren Projektplan aufgenommen mit dem Ziel, eine Reihe bestehender Divergenzen kurzfristig zu beseitigen. Längerfristig verfolgen IASB und FASB weiterhin das Ziel, verbleibende Unterschiede durch gemeinsame Projekte und die Koordinierung der künftigen Arbeitsprogramme zu reduzieren oder zu beseitigen. Darüber hinaus wurde die Zusammenarbeit der jeweiligen Auslegungsgremien zur Annäherung in Interpretations- und Anwendungsfragen vereinbart. DaimlerChrysler unterstützt die weitere Angleichung von IFRS und US-GAAP. Obwohl auf dem Weg zu einer weitgehenden Verringerung der Unterschiede zwischen den beiden Regelwerken bereits Fortschritte erzielt wurden, existieren gegenwärtig noch erhebliche Unterschiede. Die Anzahl der Unterschiede zwischen US-GAAP und IFRS mit wesentlichen Auswirkungen auf unseren Konzernabschluss ist gering und betrifft vor allem folgende Themengebiete:

Forschungs- und Entwicklungskosten. Nach US-GAAP werden Entwicklungskosten mit Ausnahme bestimmter Entwicklungskosten für Software im Einklang mit SFAS 2 »Accounting for Research and Development Costs« nach Entstehen sofort aufwandswirksam erfasst. Nach IFRS werden Entwicklungskosten als Immaterielle Vermögenswerte aktiviert, wenn die Kriterien aus IAS 38 »Immaterielle Vermögenswerte« erfüllt sind. Die aktivierten Kosten werden nach Abschluss der Entwicklung linear über die erwartete Nutzungsdauer derjenigen Produkte abgeschrieben, für welche die Kosten aufgewendet wurden.

Somit werden die Abschreibungen von Entwicklungskosten Bestandteil der Herstellungskosten der Fahrzeuge, in denen die entsprechenden Komponenten verwendet werden. Nach dem Verkauf dieser Fahrzeuge sind die Abschreibungen auf Entwicklungskosten in den Umsatzkosten und nicht in den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten enthalten.

Qualifying Special Purpose Entities (QSPE). DaimlerChrysler hat Vereinbarungen zur Veräußerung bestimmter Forderungen aus Finanzdienstleistungen sowie von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an eigens dafür gegründete Zweckgesellschaften abgeschlossen. Unter IFRS werden diese Zweckgesellschaften grundsätzlich konsolidiert und sind daher im Konzernabschluss enthalten, während sie unter US-GAAP als sogenannte »Qualifying Special Purpose Entities« gemäß den Vorschriften von SFAS 140 »Accounting for Transfers and Servicing of Financial Assets and Extinguishments of Liabilities« anzusehen sind und nicht konsolidiert werden. Nach US-GAAP werden die übertragenen Forderungen ausgebucht, und der Gewinn oder Verlust aus den Forderungsverkäufen wird realisiert.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. In Übereinstimmung mit IFRS 1 »Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards« wird DaimlerChrysler die Bestimmungen des IAS 19 »Leistungen an Arbeitnehmer« nicht rückwirkend auf den Zeitraum seit Auflage seiner leistungsorientierten Pensionspläne anwenden. Dementsprechend basiert die Netto-Pensionsverbindlichkeit bzw. das Netto-Pensionsvermögen zum 1. Januar 2005 für leistungsorientierte Pensionspläne auf dem versicherungsmathematisch ermittelten Anwartschaftsbarwert unter Berücksichtigung künftiger Gehaltssteigerungen (Defined Benefit Obligation – DBO) abzüglich des Marktwerts des Fondsvermögens und noch nicht berücksichtigten Dienstzeitaufwendungen. Aufgrund der Bedeutung noch nicht berücksichtigter versicherungsmathematischer Verluste, die in der Eröffnungsbilanz mit den Gewinnrücklagen verrechnet werden, wird der hieraus resultierende Effekt im Rahmen der Einführung von IFRS voraussichtlich den größten Einfluss auf das Konzerneigenkapital haben. Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2006 waren gemäß US-GAAP unter bestimmten Umständen eine Mindestrückstellung und damit zusammenhängend ein immaterieller Vermögenswert bzw. Beträge im kumulierten übrigen Comprehensive Income/Loss

zu berücksichtigen. IAS 19 sieht keine Bilanzierung einer Mindestrückstellung vor. Mit der Erstanwendung von SFAS 158 »Employer's Accounting for Defined Benefit Pension and Other Postretirement Plans« ist diese Mindestrückstellung nicht mehr anzusetzen. Ebenfalls durch den am 31. Dezember 2006 erstmals angewendeten SFAS 158 wird der Finanzierungsstatus der leistungsorientierten Pensionspläne als Vermögenswert (Pläne mit Überdeckung) oder Rückstellung (Pläne mit Unterdeckung) in der Bilanz des verpflichteten Unternehmens mit entsprechenden Anpassungen im übrigen kumulierten Comprehensive Income/Loss berücksichtigt. Aufgrund des erstmals anzuwendenden SFAS 158 reduziert sich der Unterschiedsbetrag im Konzerneigenkapital zwischen US-GAAP und IFRS. Gemäß IAS 19 werden im Unterschied zu SFAS 158 noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Gewinne/Verluste und nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen nicht in der Bilanz des verpflichteten Unternehmens berücksichtigt, sondern sind im Anhang angegeben. Planänderungen werden unter IFRS über einen kürzeren Zeitraum berücksichtigt, d. h. sofort für bereits erdiente Ansprüche und bis zum Zeitpunkt der Unverfallbarkeit für verfallbare Anwartschaften.

Anpassung der Abschreibung auf EADS. Im Jahr 2003 wurde unter US-GAAP eine Abschreibung auf den Buchwert der Beteiligung an der EADS vorgenommen, um den Buchwert der Beteiligung an den nicht nur vorübergehend abgesunkenen Marktwert anzupassen. Der Abschreibungsbetrag wurde auf Basis des damaligen Börsenwerts bestimmt. Nach IFRS ist bei der Beurteilung des erzielbaren Betrags der höhere Wert aus Marktwert (beizulegender Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten) und Nutzungswert mit dem Buchwert der Beteiligung zu vergleichen. Da zum Zeitpunkt der US-GAAP-Abschreibung der Nutzungswert über dem Buchwert lag, erfolgte unter IFRS keine Abschreibung, so dass hieraus bereits in der IFRS-Eröffnungsbilanz ein entsprechender Unterschiedsbetrag im Eigenkapital resultiert.

DaimlerChrysler weltweit

	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Truck Group	Vertrieb Fahrzeuge	Financial Services	Van, Bus, Other
Europa						
Produktionsstandorte	10	-	7	-	-	12
Vertriebsstandorte	-	-	-	5.634	72	-
Umsatz (Mio. €)	33.692	3.024	11.365	-	6.373	9.186
Belegschaft	88.622	242	30.004	40.950	4.355	32.600
NAFTA						
Produktionsstandorte	1	30	13	-	-	4
Vertriebsstandorte	-	-	-	4.866	28	-
Umsatz (Mio. €)	12.324	41.675	11.984	-	10.102	1.936
Belegschaft	4.012	79.568	25.585	2.463	5.142	3.174
Lateinamerika (ohne Mexiko)						
Produktionsstandorte	1	2	2	-	-	3
Vertriebsstandorte	-	-	-	583	10	-
Umsatz (Mio. €)	229	716	1.729	-	154	888
Belegschaft	1.025	921	10.320	-	273	3.154
Afrika						
Produktionsstandorte	1	1	1	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	274	1	-
Umsatz (Mio. €)	1.373	180	726	-	237	594
Belegschaft	5.337	-	1.020	-	480	-
Asien						
Produktionsstandorte	4	1	6	-	-	1
Vertriebsstandorte	-	-	-	1.201	12	-
Umsatz (Mio. €)	6.074	539	5.195	-	124	278
Belegschaft	347	4	16.302	2.386	268	472
Australien/Ozeanien						
Produktionsstandorte	-	-	-	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	246	4	-
Umsatz (Mio. €)	796	202	506	-	141	167
Belegschaft	-	-	6	1.153	200	-

Erläuterung: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds

Zehnjahresübersicht

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Werte in Millionen €										
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung:										
Umsatz	116.057	130.122	148.243	160.278	150.422	147.408	136.437	142.059	149.776	151.589
Personalaufwand	23.370	25.033	26.158	26.500	25.095	24.163	24.287	24.216	25.731	24.800
davon: Löhne und Gehälter	18.656	19.982	21.044	21.836	20.073	19.701	18.897	18.750	19.750	18.625
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	6.364	6.540	7.438	7.241	5.848	5.942	5.571	5.658	5.649	5.331
Operating Profit	6.230	8.593	11.012	9.752	(1.346)	6.827	5.686	5.754	5.185	5.517
Operating Profit in % des Umsatzes	5,4%	6,6%	7,4%	6,1%	(0,9%)	4,6%	4,2%	4,1%	3,5%	3,6%
Finanzergebnis	594	493	278	110	131	2.746	(2.792)	(1.077)	217	616
Ergebnis vor Ertragssteuern u. außerordentl. Ergebnis	5.995	7.697	9.473	4.280	(1.703)	6.439	596	3.535	3.438	3.993
Net Operating Income	4.946	5.829	6.552	8.796	332	6.116	1.467	3.165	3.635	3.914
Net Operating Income in % der Net Assets (RONA)	10,9%	11,6%	12,3%	14,8%	0,5%	9,4%	2,5%	5,7%	6,6%	6,9%
Konzernergebnis	6.547	4.820	5.746	7.894	(593)	5.098	448	2.466	2.846	3.227
Konzernergebnis je Aktie (€)	4,28 ¹	5,03	5,73	7,87	(0,59)	5,06	0,44	2,43	2,80	3,16
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€)	4,21 ¹	4,91	5,69	7,80	(0,59)	5,03	0,44	2,43	2,80	3,14
Dividendensumme	-	2.356	2.358	2.358	1.003	1.519	1.519	1.519	1.527	1.542
Dividende je Aktie (€)	-	2,35	2,35	2,35	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Dividende und Steuergutschrift ² je Aktie (€)	-	3,36	3,36	3,36	-	-	-	-	-	-
Aus der Bilanz:										
Sachanlagen	28.558	29.532	36.434	40.145	41.180	36.285	32.933	34.017	36.739	34.021
Vermietete Gegenstände	11.092	14.662	27.249	33.714	36.002	28.243	24.385	26.711	34.238	36.958
Umlaufvermögen	68.244	75.393	93.199	99.852	103.414	104.104	103.881	105.188	109.213	101.934
davon: Liquide Mittel	17.325	19.073	18.201	12.510	14.536	12.439	14.296	11.666	12.647	13.121
Bilanzsumme	124.831	136.149	174.667	199.274	207.616	187.527	178.450	182.872	201.632	190.022
Eigenkapital	27.960	30.367	36.060	42.422	38.928	35.076	34.486	33.522	36.449	34.155
davon: Gezeichnetes Kapital	2.391	2.561	2.565	2.609	2.609	2.633	2.633	2.633	2.647	2.673
Rückstellungen	36.007	35.057	38.211	36.972	42.476	43.995	39.544	41.938	46.682	46.261
Verbindlichkeiten	54.313	62.527	90.560	109.661	115.337	99.883	95.745	97.935	104.576	100.027
davon: Finanzverbindlichkeiten	34.375	40.430	64.488	84.783	91.395	78.824	75.311	76.270	80.932	78.518
Finanzverbindlichkeiten in % des Eigenkapitals	123%	133%	179%	200%	235%	225%	218%	228%	222%	230%
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	45.953	47.601	55.291	75.336	87.814	79.778	73.422	72.192	78.784	79.823
Kurzfristiges Fremdkapital	50.918	58.181	83.315	81.516	80.874	72.673	70.542	77.158	86.399	76.045
Kurzfristige Aktiva ohne Vorräte in % des kurzfristigen Fremdkapitals	85%	79%	66%	67%	64%	72%	74%	67%	65%	72%
Net Assets im Jahresdurchschnitt	45.252	50.062	53.174	59.496	66.094	65.128	59.572	55.885	55.301	56.744

	1997	1998	1999	2000	2001 ¹	2002 ¹	2003 ¹	2004 ¹	2005	2006
Werte in Millionen €										
Aus der Kapitalflussrechnung:										
Investitionen in Sachanlagen	8.051	8.155	9.470	10.392	8.896	7.145	6.614	6.386	6.580	5.938
Investitionen in Vermietete Gegenstände	7.225	10.245	19.336	19.117	17.951	17.704	15.604	17.678	20.236	24.493
Abschreibungen auf Sachanlagen	5.683	4.937	5.655	6.645	7.580	6.385	5.841	5.498	6.039	7.596
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	1.456	1.972	3.315	6.487	7.254	7.244	5.579	5.445	6.341	7.563
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ³	12.337	16.681	18.023	16.017	15.944	15.909	13.826	11.060	12.353	14.016
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ³	(14.530)	(23.445)	(32.110)	(32.709)	(13.287)	(10.839)	(13.608)	(16.682)	(11.222)	(14.581)

Börsenkennzahlen:

Jahresendkurs Frankfurt (€)	-	83,60	77,00	44,74	48,35	29,35	37,00	35,26	43,14	46,80
New York (US \$)	-	96,06	78,25	41,20	41,67	30,65	46,22	48,05	51,03	61,41
Durchschnittl. Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	949,3	959,3	1.002,9	1.003,2	1.003,2	1.008,3	1.012,7	1.012,8	1.014,7	1.022,1
Durchschnittl. Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	968,2	987,1	1.013,6	1.013,9	1.003,2	1.013,9	1.012,7	1.014,5	1.017,7	1.027,3

Rating:

Langfristiges Credit Rating										
Standard & Poor's	-	A+	A+	A	BBB+	BBB+	BBB	BBB	BBB	BBB
Moody's	-	A1	A1	A2	A3	A3	A3	A3	A3	Baa1
Fitch	-	-	-	-	-	-	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+
Dominion Bond	-	-	-	-	-	-	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)

Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)	421.661	433.939	463.561	449.594	379.544	370.677	370.684	379.019	386.465	365.753
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

1 Ohne einmalige positive Steuereffekte, insbesondere aufgrund der Sonderausschüttung von 10,23 € je Aktie.

2 Für unsere in Deutschland steuerpflichtigen Aktionäre. Aufgrund des Körperschaftsteuer-Systemwechsels entfällt ab 2001 die Steuergutschrift.

3 Jahre vor 2002 nicht angepasst um die Effekte aus vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

Glossar

Code of Ethics. Der Ethik-Kodex gilt für die Mitglieder des Vorstands und Personen mit besonderer Verantwortung für die Inhalte der Finanzberichterstattung. Die in dem Kodex enthaltenen Vorschriften sind darauf ausgerichtet, Fehlverhalten zu vermeiden und ethisches Verhalten sowie eine korrekte Veröffentlichung von Unternehmensinformationen sicherzustellen.

Compliance. Compliance bezeichnet die Verankerung von geltendem Recht einschließlich der vom Unternehmen definierten ethischen Verhaltensstandards und Maßnahmen in der Unternehmenskultur und der alltäglichen Geschäftspraxis.

Corporate Governance. Unter dem Stichwort Corporate Governance werden Fragen der Unternehmensführung und -kontrolle diskutiert. Die Gestaltung der Corporate Governance der DaimlerChrysler AG wird vom deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht sowie von internationalen Kapitalmarktgesetzen und Börsenzulassungsregeln bestimmt.

CSR – Corporate Social Responsibility. Sammelbegriff für die von Unternehmen wahrgenommene gesellschaftliche Verantwortung, der ökonomische, ökologische und soziale Aspekte einbezieht.

Equity-Methode. Methode zur Bilanzierung und Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie gegebenenfalls an Gemeinschaftsunternehmen und an Konzernunternehmen, die nicht vollständig konsolidiert werden.

Fair Value. Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Parteien ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

Goodwill. Als Goodwill bezeichnet man beim Kauf eines Unternehmens den Teil des Kaufpreises, der das Eigenkapital des erworbenen Unternehmens, nach Berücksichtigung der Vermögensgegenstände und Schulden zu Verkehrswerten, übersteigt.

IFRS – International Financial Reporting Standards. Die IFRS sind ein Regelwerk von Standards und Interpretationen zur externen Rechnungslegung und Berichterstattung von Unternehmen, die von einem unabhängigen privaten Gremium, dem International Accounting Standards Board (IASB), entwickelt werden. DaimlerChrysler wird seinen ersten Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2006 erstellen und veröffentlichen (vgl. S. 211).

Integrity Code. Unsere Verhaltensrichtlinie (Integrity Code) gilt seit 1999 und wurde im Jahr 2003 überarbeitet und erweitert. Sie stellt einen verbindlichen Handlungsrahmen für alle Beschäftigten weltweit dar.

Kapitalkosten. Die Kapitalkosten ergeben sich als Produkt aus durchschnittlich gebundenem Kapital und Kapitalkostensatz. Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab (vgl. S. 47).

Konsolidierungskreis. Der Konsolidierungskreis bezeichnet die Summe aller Gesellschaften, die konsolidiert werden, d. h. vollkonsolidierte und nach der Equity-Methode einbezogene Gesellschaften.

Net Assets. Die Net Assets stellen das gebundene Kapital des Konzerns sowie der industriellen Geschäftsfelder dar. Die für Financial Services relevante Kapitalbasis ist das Eigenkapital (vgl. S. 47).

Net Operating Income. Das Net Operating Income stellt die für die Erfolgsmessung des Konzerns relevante operative Ergebnisgröße nach Steuern dar.

Operating Profit. Der Operating Profit stellt die operative Ergebnisgröße vor Steuern dar (vgl. S. 43).

Stichwortverzeichnis

Rating. Einschätzung der Bonität eines Unternehmens, die durch Ratingagenturen vergeben wird.

ROE – Return on Equity. Für das Finanzdienstleistungsgeschäft wird die Kapitalrentabilität mit Hilfe des ROE (Eigenkapitalrendite) gemessen. Der ROE ist definiert als Quotient aus Operating Profit und Eigenkapital.

RONA – Return on Net Assets. Für den Konzern und die industriellen Geschäftsfelder wird die Kapitalrentabilität mit Hilfe des RONA (Kapitalrendite) gemessen. Der RONA ist definiert als Quotient aus Net Operating Income (Konzern) bzw. Operating Profit (industrielle Geschäftsfelder) und Net Assets (vgl. S. 48).

Sarbanes-Oxley-Act. Der Sarbanes-Oxley-Act wurde im Jahr 2002 in den USA erlassen. Als Folge wurden weitere Regelungen zum Schutz der Anleger geschaffen. Diese erweitern unter anderem die Verantwortlichkeiten des Managements und des Prüfungsausschusses. Insbesondere die Anforderungen an die Genauigkeit und Vollständigkeit von veröffentlichten finanzwirtschaftlichen Informationen werden durch das Regelwerk verschärft sowie Offenlegungs- und Prüfungspflichten erweitert.

US-GAAP – United States Generally Accepted Accounting Principles. In den USA allgemein anerkannte Rechnungslegungsprinzipien für die Bilanzierung, Bewertung und Offenlegung, die DaimlerChrysler anwendet.

Value-at-Risk. Misst für ein gegebenes Portfolio den potenziellen künftigen Verlust (bezogen auf den Marktwert), der in einer bestimmten Periode und mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit nicht überschritten wird.

Value Added (Wertbeitrag). Der Value Added gibt an, um wie viel die operative Ergebnisgröße die Kapitalkosten übersteigt. Bei einem positivem Value Added liegt die Kapitalrendite über dem Kapitalkostensatz (vgl. S. 47).

Absatz	40, 82, 86, 90, 96
Aktie	26 ff., 176
Bestätigungsvermerk	139
Cash Flow	58
Code of Ethics	114
Compliance	118 f.
CORE	82, 37
Corporate Governance	110 ff., 112
Dividende	52
EADS	97, 38
Eigenkapital	63, 176 ff.
Equity-Methode	157 ff.
Ergebnis je Aktie (EPS)	208, 28
Ertragslage	43 ff.
Finanzergebnis	51, 165
Global Excellence	92, 37
Geschäftswerte	170
Integrity Code	114
Investitionen	60, 78
Investor Relations	27 f.
Konsolidierungskreis	157
Konzernergebnis	52
Latente Steuern	166 ff.
Net Assets	47
Operating Profit	43 ff., 205, 207
Pensionsverpflichtungen	182 ff.
Portfolioveränderungen	38
Qualität	84, 87
Rating	62
RONA – Return on Net Assets	48
Segmentberichterstattung	204 ff.
Strategie	36
Umsatz	42, 205, 207
Verbindlichkeiten	192 f., 64
Vergütungssystem	120 ff.
World Engine	88
Wertbeitrag	48
Zukunftssicherung 2012	102

Internationale Konzernrepräsentanzen

Berlin

Tel. +49 30 2594 1100
Fax +49 30 2594 1109

Bangkok

Tel. +66 2676 6222
Fax +66 2676 5234

Bratislava

Tel. +42 1 2492 94477
Fax +42 1 2492 94470

Brüssel

Tel. +32 2 23311 33
Fax +32 2 23311 80

Budapest

Tel. +36 1 451 2233
Fax +36 1 451 2201

Buenos Aires

Tel. +54 11 4808 8788
Fax +54 11 4808 8705

Caracas

Tel. +58 241 613 2540
Fax +58 241 613 2462

Dubai

Tel. +97 14 8833 200
Fax +97 14 8833 201

Ho Chi Minh-Stadt

Tel. +848 8959 100
Fax +848 8958 714

Hong Kong

Tel. +86 10 6598 3388
Fax +86 10 6590 6265

Istanbul

Tel. +90 212 482 3520
Fax +90 212 482 3521

Jakarta

Tel. +62 21 8689 9100
Fax +62 21 8689 9611

Kairo

Tel. +20 2 529 9120
Fax +20 2 529 9105

Kifissia

Tel. +30 210 629 6700
Fax +30 210 629 6710

Kopenhagen

Tel. +45 3378 5522
Fax +45 3378 5525

Kuala Lumpur

Tel. +603 2246 8811
Fax +603 2246 8812

Madrid

Tel. +34 91 484 6161
Fax +34 91 484 6019

Melbourne

Tel. +61 39 566 9104
Fax +61 39 566 9110

Mexiko City

Tel. +52 55 5081 7313
Fax +52 55 5081 7479

Milton Keynes

Tel. +44 190 8245 800
Fax +44 190 8245 802

Moskau

Tel. +7 495 745 2616
Fax +7 495 745 2614

Neu Delhi

Tel. +91 20 2750 5800
Fax +91 20 2750 5951

Paris

Tel. +33 1 39 23 5400
Fax +33 1 39 23 5442

Peking

Tel. +86 10 6590 6227
Fax +86 10 6590 6337

Prag

Tel. +42 0 2710 77700
Fax +42 0 2710 77702

Pretoria

Tel. +27 12 677 1502
Fax +27 12 666 8191

Rom

Tel. +39 06 4144 2405
Fax +39 06 4121 9097

São Paulo

Tel. +55 11 4173 7171
Fax +55 11 4173 7118

Seoul

Tel. +82 2 2112 2555
Fax +82 2 2112 2644

Singapur

Tel. +65 6849 8321
Fax +65 6849 8493

Skopje

Tel. +389 2 2580 000
Fax +389 2 2580 401

Sofia

Tel. +359 2 919 8811
Fax +359 2 945 4014

Taipeh

Tel. +886 2 2715 9696
Fax +886 2 2719 2776

Teheran

Tel. +98 21 204 6047
Fax +98 21 204 6126

Tel Aviv

Tel. +972 9 957 9091
Fax +972 9 957 6872

Tokio

Tel. +81 3 5572 7172
Fax +81 3 5572 7126

Utrecht

Tel. +31 3024 7 1259
Fax +31 3024 7 1610

Warschau

Tel. +48 22 312 7200
Fax +48 22 312 7201

Washington, D. C.

Tel. +1 202 414 6756
Fax +1 202 414 6729

Windsor, Ontario

Tel. +1 519 973 2201
Fax +1 519 973 2950

Zagreb

Tel. +385 1 344 1251
Fax +385 1 348 1258

Internet/Informationen/Adressen

Informationen im Internet. Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie in der Rubrik Investor Relations. Dort sind Geschäfts- und Zwischenberichte, Einzelabschlüsse der DaimlerChrysler AG und Berichte an die US-Börsenaufsicht SEC für alle Geschäftsjahre seit 1998 abrufbar. Darüber hinaus finden Sie aktuelle Meldungen, Präsentationen, diverse Kennzahlen-Übersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote.

www.daimlerchrysler.com/investor

Publikationen für unsere Aktionäre:

- Geschäftsbericht (deutsch, englisch)
- Form 20-F (englisch)
- Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal (deutsch und englisch)
- Nachhaltigkeitsberichte (Fakten und Magazin) (deutsch und englisch)

www.daimlerchrysler.com/ir/berichte

Der nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellte Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG, der von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden ist, wird beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers eingereicht und im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Die genannten Informationen können angefordert werden bei:
DaimlerChrysler AG, Investor Relations, HPC 0324
70546 Stuttgart

Außerdem steht zur Anforderung der Unterlagen folgende Telefon- und Telefaxnummer zur Verfügung: +49 711 17 92287

DaimlerChrysler AG

70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 22244
www.daimlerchrysler.com

DaimlerChrysler Corporation

Auburn Hills, MI 48326-2766, USA
Tel. +1 248 576 5741
www.daimlerchrysler.com

Investor Relations

Stuttgart
Tel. +49 711 17 92261
+49 711 17 95256
+49 711 17 95277
Fax +49 711 17 94109
+49 711 17 94075

Mail ir.dcx@daimlerchrysler.com

Finanzkalender 2007

Jahrespressekonferenz

14. Februar 2007
15:30 Uhr MEZ / 09:30 Uhr EST,
Technology Center, Auburn Hills

Telefonkonferenz für Analysten und Investoren

14. Februar 2007
18:30 Uhr MEZ / 12:30 Uhr EST

Vorlage des Geschäftsberichts 2006

27. Februar 2007

Hauptversammlung

4. April 2007
10:00 Uhr MESZ / 04:00 Uhr EST
Messe Berlin

Zwischenbericht Q1 2007

26. April 2007

Zwischenbericht Q2 2007

26. Juli 2007

Zwischenbericht Q3 2007

25. Oktober 2007



DaimlerChrysler
Stuttgart, Deutschland
Auburn Hills, USA
www.daimlerchrysler.com