

DAIMLER

DAIMLER

Geschäftsbericht 2007

Wichtige Kennzahlen

Daimler-Konzern				
	2007	2006	2005	07/06
Werte in Millionen €				Veränd. in %
Umsatz	99.399	99.222	95.209	+0 ¹
Westeuropa	49.289	46.999	44.620	+5
davon Deutschland	22.582	21.652	20.726	+4
NAFTA	23.499	27.857	26.756	-16
davon USA	20.270	24.943	23.930	-19
Übrige Märkte	26.611	24.366	23.833	+9
Beschäftigte (31.12.)	272.382	274.024	293.839	-1
Sachinvestitionen	2.927	3.005	3.445	-3
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	4.148	3.733	3.928	+11
davon aktiviert	990	715	591	+38
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit (einschließlich aufgegebene Aktivitäten)	13.088	14.337	11.032	-9
EBIT	8.710	4.992	2.873	+74
Wertbeitrag (Value Added) (einschließlich aufgegebene Aktivitäten)	1.380	631	1.452	+119
Konzernergebnis	3.985	3.783	4.215	+5
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	4.855	3.166	2.253	+53
Ergebnis je Aktie (in €)	3,83	3,66	4,09	+5
Ergebnis je Aktie, fortgeführte Aktivitäten (in €)	4,67	3,06	2,16	+53
Dividendensumme	2.028	1.542	1.527	+32
Dividende je Aktie (in €)	2,00	1,50	1,50	+33

¹ Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzzanstieg um 3%.

Geschäftsfelder

	2007	2006	2005	07/06
Werte in Millionen €				Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars				
EBIT	4.753	1.783	(787)	+167
Umsatz	52.430	51.410	47.831	+2
Umsatzrendite	9,1%	3,5%	-1,6%	.
Sachinvestitionen	1.910	1.698	1.633	+12
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	2.733 705	2.274 496	2.469 391	+20 +42
Absatz (Einheiten)	1.293.184	1.251.797	1.216.838	+3
Beschäftigte (31.12.)	97.526	99.343	104.345	-2
Daimler Trucks				
EBIT	2.121	1.851	1.564	+15
Umsatz	28.466	31.789	29.922	-10
Umsatzrendite	7,5%	5,8%	5,2%	.
Sachinvestitionen	766	912	979	-16
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	1.047 283	1.038 211	966 130	+1 +34
Absatz (Einheiten)	467.667	516.087	509.299	-9
Beschäftigte (31.12.)	80.067	83.237	84.254	-4
Daimler Financial Services				
EBIT	630	807	513	-22
Umsatz	8.711	8.106	7.797	+7
Neugeschäft	27.611	27.754	24.334	-1
Vertragsvolumen	59.143	57.030	55.301	+4
Sachinvestitionen	29	17	25	+71
Beschäftigte (31.12.)	6.743	6.813	7.076	-1
Vans, Buses, Other				
EBIT	1.956	1.327	1.867	+47
Umsatz	14.123	13.151	14.267	+7
Sachinvestitionen	241	378	840	-36
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	368 2	421 8	439 70	-13 -75
Absatz (Einheiten)	328.122	305.001	315.567	+8
Beschäftigte (31.12.)	39.968	37.679	49.391	+6

Daimler – unser Portfolio. Mit starken Marken und innovativen Produkten konzentrieren wir uns auf das, was wir am besten können: begeisternde Premium-Pkw, erstklassige Trucks, Transporter und Busse mit maximalem Nutzwert für unsere Kunden sowie maßgeschneiderte Services rund um diese Produkte. Die folgenden Seiten geben Ihnen einen Einblick in die faszinierende Welt der Marken und Produkte von Daimler.

Unser Portfolio

Mercedes-Benz Cars

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars steht für faszinierende Produkte, zukunftsweisende Innovationen und erstklassige Kundenbetreuung. Das Produktangebot reicht von den Premium-Pkw der Marken Mercedes-Benz, Mercedes AMG, Mercedes-Benz McLaren und Maybach bis hin zum hochwertigen Kleinwagen smart. Kernmarke ist Mercedes-Benz, die wertvollste automobiler Premiummarke der Welt. Maybach verbindet technologische Kompetenz mit höchster Exklusivität und Individualität. smart begeistert mit außergewöhnlichem Design und einem einzigartigen kreativen Konzept.

Daimler Trucks

Als führender Hersteller von Lkw entwickelt und fertigt Daimler Trucks in einem weltweiten Verbund Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Thomas Built Buses und Mitsubishi Fuso. Die Kunden von Daimler Trucks erhalten exzellente und technologisch führende Produkte sowie kundennahe Transportlösungen und maßgeschneiderte Dienstleistungen.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans ist der führende Hersteller im Transportersegment. Die Produktpalette reicht 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. Kern unserer Geschäftsidee ist es, jedem Kunden den Transporter nach Maß anzubieten.

Daimler Buses

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

Daimler Financial Services

Das Geschäftsfeld Daimler Financial Services bietet in enger Zusammenarbeit mit den Fahrzeugmarken des Konzerns ein breites Spektrum von Leasing-, Finanzierungs-, Flottenmanagement- und Versicherungsprodukten an. Zum Angebot der Mercedes-Benz Bank in Deutschland gehören darüber hinaus Anlageprodukte und Kreditkarten.

DAIMLER



Mercedes-Benz



MAYBACH



Mercedes-Benz



Mercedes-Benz



Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Bank

Mercedes-Benz Financial

Daimler Truck Financial



Maybach 62 S

Seit jeher zeichnen sich Pioniere und Perfektionisten durch das unaufhörliche Streben nach immer größerer Vollkommenheit aus. Das galt auch für den genialen Konstrukteur Wilhelm Maybach, der vor über einem Jahrhundert eine Reihe der legendärsten Automobile der Geschichte schuf. Heute setzt die Maybach Manufaktur diese Tradition fort – als Marke für allerhöchste Ansprüche und für Menschen, die bei ihrem Automobil nur das Beste akzeptieren. Hierfür steht auch das Spitzenmodell Maybach 62 S mit seinem kraftvollen Zwölfzylindermotor.



Mercedes-Benz S-Klasse

Mit einzigartiger Fahrkultur, außergewöhnlichem Komfort, souveräner Motorleistung und zukunftsweisenden Sicherheitstechnologien revolutioniert die Mercedes-Benz S-Klasse seit 50 Jahren das Autofahren immer wieder aufs Neue. Das galt schon bei ihrer Premiere im Jahr 1959, als die 220er-Baureihe, die »Heckflosse«, das erste Serienfahrzeug mit Sicherheitsfahrergastzelle und Verformungszonen war. Auch heute unterstreicht die S-Klasse die Pionierrolle von Mercedes-Benz in der Automobiltechnik: Für ein Höchstmaß an Sicherheit verbindet das integrale Sicherheitskonzept von Mercedes-Benz erstmals alle sicherheitsrelevanten Bereiche eines Automobils zu einem ganzheitlichen System.

Ab dem Jahr 2010 wird die S-Klasse auch als S 300 BLUETEC HYBRID verfügbar sein. Bei souveränen Fahrleistungen wird dieses Modell mit einem Verbrauch von lediglich 5,4 Liter auf 100 Kilometer in seiner Klasse Maßstäbe setzen.



Mercedes-Benz SL 500

Seit einem halben Jahrhundert genügen zwei Buchstaben, um Automobil-Liebhaber aus aller Welt in ihren Bann zu ziehen: SL. Noch heute ist der »Flügelträger« der Inbegriff des Traumautos – 1999 wählte ihn die Zeitschrift »Motor Klassik« zum »Sportwagen des Jahrhunderts«. In dieser Tradition verbindet der neue Mercedes-Benz SL 500 auf faszinierende Weise Fahrspaß, Sicherheit und Komfort mit einem zeitlosen Design: Sein V8-Motor sorgt für eine besonders kultivierte Kraftentwicklung. Gleichzeitig konnte der Kraftstoffverbrauch gegenüber dem Vorgängermodell weiter gesenkt werden.



Mercedes-Benz GL-Klasse

Die GL-Klasse bietet ein nahezu grenzenloses Fahrerlebnis: Mit diesem einzigartigen Geländewagen bezwingt man souverän selbst extremes Gelände und erreicht elegant auch hochgesteckte Ziele – onroad und offroad. Für das beruhigende Gefühl, dass einen in der GL-Klasse nichts vom Weg abbringt, sorgen leistungsstarke V6- und V8-Zylinder-Motoren, das elektronische Traktionssystem 4ETS, der Allradantrieb 4MATIC und die Luftfederung AIRMATIC in Verbindung mit dem Offroad-Pro Technik-Paket. Damit man dieses Gefühl richtig genießen kann, verwöhnt auch der Innenraum mit hochwertigen Materialien und komfortabler Ausstattung.



Mercedes-Benz C-Klasse Avantgarde

Die neue C-Klasse von Mercedes-Benz steht für außergewöhnlich souveräne Agilität. Sie führt dazu, dass man Straßen, die man schon unzählige Male gefahren ist, jetzt wie noch nie zuvor erlebt. Dafür sorgt vor allem das innovative AGILITY CONTROL Paket. Es garantiert ein äußerst souveränes Fahrgefühl und umfasst eine Reihe zukunftsweisender Technologien sowie vorbildlicher Ausstattungen: zum Beispiel ein selektives Dämpfungssystem, das sich sekundenschnell den jeweiligen Straßenverhältnissen anpasst, eine einzigartige Sicherheitsausstattung – unter anderem mit dem optionalen vorbeugenden Sicherheitsschutzsystem PRE-SAFE™ – und ein völlig neu entwickeltes Cockpit-Bedienkonzept.



smart fortwo mhd

Mit der Marke smart haben wir vor über einem Jahrzehnt das Marktsegment der Micro Cars neu definiert. Das einzigartige Fahrzeugkonzept des smart fortwo vereint ein hohes Maß an Alltagstauglichkeit, Komfort, Sicherheit, Dynamik sowie Fahrvergnügen mit ausgezeichneter Umweltverträglichkeit. Mit nur 88 Gramm pro Kilometer verzeichnet der smart fortwo cdi die niedrigsten CO₂-Emissionen aller Fahrzeugtypen weltweit. Vor dem Hintergrund ständig zunehmender Verkehrsdichte und steigender Kraftstoffpreise hat die Marke smart ausgezeichnete Zukunftsperspektiven und wird seit diesem Jahr auch in den USA angeboten. Im neuen smart fortwo mhd sorgt die neue Micro-Hybrid-Technologie für eine Kraftstoffersparnis von 8%. Der Normverbrauch verringert sich dadurch um 0,4 auf 4,3 Liter pro 100 Kilometer.



Mercedes-Benz Actros

Der Schwer-Lkw Actros wird vor allem im Fernverkehr sowie im Baugewerbe eingesetzt. Zu seinen besonderen Stärken zählen höchste Wirtschaftlichkeit, umweltschonende Antriebskonzepte, ergonomische Innenraumgestaltung und höchste Sicherheitsmaßstäbe. Für mehr Fahrkomfort und Fahrdynamik sorgt die neue Schaltautomatik Mercedes Power-Shift. Dank BLUETEC erfüllt er die anspruchvollsten Abgasnormen. Ob als Pritschenwagen oder Sattelzugmaschine, ob mit V6- oder V8-Zylinder-Motor, ob mit kurzem, langem oder Megaspacer-Fahrerhaus – der Mercedes-Benz Actros ist immer eine Klasse für sich.



Freightliner Cascadia

Die Marke Freightliner ist weltweit der Inbegriff für schwere Trucks mit bis zu 600 PS starken Motoren. Im nordamerikanischen Nutzfahrzeugmarkt ist Daimler mit den Marken Freightliner, Sterling und Western Star der führende Anbieter von Lkw der US-Gewichtsklassen 5 bis 8. Das Fahrzeugprogramm von Freightliner reicht von Lkw der schweren Klasse für den Langstreckeneinsatz bis zu Lkw der mittelschweren und leichten Klasse für den Kurzstreckentransport und das Dienstleistungsgewerbe. Außerdem ist das Unternehmen Spezialist für Fahrgestelle (Custom Chassis), die bei renommierten Marken aus den Sparten Transporter, Wohnmobile und Busse zum Einsatz kommen. Der Freightliner Cascadia ist das neue Flaggschiff der Marke Freightliner – ein Heavy-Duty Truck der Klasse 8.



Mitsubishi Fuso Canter Eco Hybrid

Mitsubishi Fuso befindet sich seit dem Jahr 2003 im Portfolio von Daimler und ist heute der zweitgrößte Anbieter von leichten, mittleren und schweren Lkw in Japan. Außerdem deckt die Marke mit einem breiten Programm von Linien- sowie Reisebussen auch das gesamte Busspektrum ab. Der Mitsubishi Fuso Canter Eco Hybrid ist ein gutes Beispiel für die hervorragende Leistungsfähigkeit von Mitsubishi Fuso als Kompetenzzentrum für Hybrid-Technologie. Denn er ist der sauberste leichte Lkw der Welt und zeichnet sich durch ein innovatives Antriebskonzept aus, das im Vergleich mit konventionell angetriebenen Fahrzeugen zu einem um bis zu 20% geringeren Kraftstoffverbrauch führt.



Thomas Built Buses Saf-T-Liner Typ D

Thomas Built Buses steht seit 1936 für Zuverlässigkeit nach Fahrplan: Für Generationen amerikanischer Teenager sind Thomas Built Buses mehr als nur die täglichen Begleiter auf dem Weg zur High-School – sie sind der Inbegriff des Schulbusses. Mit einem umfassenden Programm von Modellen, das hinsichtlich Einsatzzweck, Sitzplatzangebot und Leistungsstärke keine Wünsche offen lässt, ist Thomas Built Buses in den Vereinigten Staaten der führende Anbieter von Schulbussen – unter anderem mit dem Saf-T-Liner Typ D. Neben Schulbussen hat Thomas Built Buses weitere Angebote für den Überlandverkehr sowie Fahrzeuge für Spezialeinsätze im Programm.



Setra Top Class 400

Setra Busse transportieren die kostbarste Fracht der Welt: Menschen. So individuell die Ansprüche der Fahrgäste sind, so vielseitig setzt sich das Bus-Programm von Setra zusammen – mit einem Höchstmaß an Komfort und Luxus. Das Produkt-Programm von Setra enthält für jeden Kunden das passende Angebot – abgestimmt auf die Größe der Reisegruppe, die Ansprüche der Fahrgäste und den Einsatz im Überland-, Reise- oder Sonderverkehr. Eine Vielzahl von Komfort- und Ausstattungsvarianten steht zur Verfügung.



Mercedes-Benz Vito

Der Vito ist in einer beeindruckenden Vielfalt von Fahrzeugkonfigurationen verfügbar, die unterschiedlichste Beförderungs- und Ladesituationen bis zu 3 Tonnen bewältigen. Mit einer kompakten Länge von nur 4,75 Meter ist er ideal für volle Innenstädte und enge Einfahrten – und das bei hohem Fassungsvermögen. Die Transporter von Mercedes-Benz – außer dem Vito zählen dazu der Sprinter, der Vario und der Viano – werden in vielen Bereichen eingesetzt: im Personen- und Güterverkehr, im Handel, im Handwerk und im öffentlichen Bereich.

DAIMLER

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

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

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



Dieter Zetsche



Günther Fleig



Rüdiger Grube



Andreas Renschler



Bodo Uebber



Thomas Weber

Mit diesem Geschäftsbericht 2007 informieren wir erstmalig umfassend über Daimler. Die Inhalte des Berichts haben wir für Sie in sieben Themenblöcken aufbereitet. Grundsätzliches und Exemplarisches aus der Welt von Daimler finden Sie auf den ersten Seiten dieses Berichts. Mit einer Bildstrecke zum neuen Namen wollen wir Ihnen das Unternehmen auf den Seiten 10 bis 23 näherbringen. Ein Schwerpunkt im Themenblock »Nachhaltigkeit« ist die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität. Näheres hierzu finden Sie vor allem im Kapitel »Was bewegt uns morgen?«

Inhaltsverzeichnis

2 - 29

Das Unternehmen im Überblick

- 4 Brief des Vorstandsvorsitzenden
- 8 Mitglieder des Vorstands
- 10 Daimler
- 24 Wichtige Ereignisse 2007
- 26 Die Daimler-Aktie

30 - 79

Konzernlagebericht

- 32 Geschäft und Strategie
- 44 Ertragslage
- 58 Finanzlage
- 64 Vermögenslage
- 66 Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage
- 67 Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2007
- 67 Risikobericht
- 74 Ausblick

80 - 93

Geschäftsfelder

- 82 Mercedes-Benz Cars
- 86 Daimler Trucks
- 90 Daimler Financial Services
- 92 Vans, Buses, Other

94 - 107

Nachhaltigkeit

- 96 Was bewegt uns morgen?
- 100 Forschung und Entwicklung
- 102 Umwelt
- 104 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 106 Gesellschaftliche Verantwortung

108 - 131

Corporate Governance

- 110 Corporate Governance Bericht
- 114 Compliance
- 116 Vergütungsbericht
- 122 Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex
- 124 Mitglieder des Aufsichtsrats
- 126 Bericht des Aufsichtsrats
- 130 Bericht des Prüfungsausschusses

132 - 201

Konzernabschluss

- 134 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 135 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
- 136 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 137 Konzernbilanz
- 138 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 139 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 140 Konzernanhang

202 - 206

Weitere Informationen

- 202 Zehnjahresübersicht
- 204 Glossar
- 205 Stichwortverzeichnis
- 206 Internationale Konzernrepräsentanzen
Internet/Informationen/Adressen
Daimler weltweit
Finanzkalender 2008



Sie geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Geschäftsjahr 2007 war richtungsweisend für Ihr Unternehmen: Mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler und der Umbenennung in Daimler haben wir ein neues Kapitel aufgeschlagen – ein Kapitel, in dem wir an unsere traditionellen Stärken anknüpfen und gleichzeitig neue Chancen erschließen: mit herausragenden Premium-Pkw, erstklassigen Trucks, Transportern und Bussen sowie umfassenden Finanzdienstleistungen rund um diese Produkte.

Wir starten von einer sehr guten Basis:

- Für jedes unserer Geschäfte haben wir klare Strategien, Wachstums- und Renditeziele definiert.
- Wir haben konzernweit unsere Strukturen und Prozesse gestrafft, die Komplexität reduziert und Entscheidungswege beschleunigt.
- Unser Risikoprofil haben wir entscheidend verbessert.

Unsere Bilanz ist kerngesund, und unser Kerngeschäft ist sehr profitabel. Mit einem Value Added von 1,4 Milliarden Euro haben wir im Jahr 2007 mehr als die Kosten des eingesetzten Kapitals verdient und damit Wert geschaffen. Durch eine höhere Dividende und die Fortsetzung unseres Aktienrückkaufprogramms wollen wir Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre, daran teilhaben lassen.

Wie haben sich unsere Geschäfte im Einzelnen entwickelt?

Bei Mercedes-Benz Cars haben wir weltweit mehr Pkw abgesetzt als je zuvor. Die neue C-Klasse beispielsweise ist Marktführer in ihrem Segment. Von der S-Klasse, die ihre Wettbewerber erneut weit hinter sich gelassen hat, bis hin zum neuen smart fortwo, den es seit kurzem auch in den USA gibt, läuft es sehr gut. Über die gesamte Modellpalette haben wir die Qualität deutlich gesteigert. Gleichzeitig haben wir unser Ziel, eine 7-prozentige Umsatzrendite zu erreichen, weit übertroffen. Mit den neuen Modellen GLK und CLC, mit sechs neuen Fahrzeuggenerationen und mit weiteren verbrauchsoptimierten Modellen ist Mercedes-Benz Cars auch im laufenden Jahr sehr gut aufgestellt.

Und die weiteren Meilensteine sind bereits definiert: Mit insgesamt 19 innovativen Modellen haben wir auf der IAA unsere »Road to the Future« präsentiert – 19 Automobile, die Faszination und Verantwortung verbinden und zeitnah auf den Markt kommen.

Bei Daimler Trucks haben wir im Jahr 2007 erstmals auch im Marktabschwung schwarze Zahlen geschrieben. Mehr noch: Trotz massiver Markteinbrüche in den USA und Japan waren unsere Trucks profitabler als im bereits sehr guten Vorjahr; alle Geschäfte haben einen positiven Ergebnisbeitrag geliefert. Auf der Produktseite werden wir unsere Marktoffensive im laufenden Jahr vor allem mit dem neuen Mercedes-Benz Actros fortsetzen. Bei Freightliner führen wir die neue Heavy Duty Engine Platform erstmals im Cascadia ein. Und unser Mitsubishi Fuso Eco Canter mit Hybridantrieb ist nun auch in Europa im Einsatz. Damit unterstreichen wir unsere Führungsposition bei Nutzfahrzeugen, die Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit verbinden.

Die Mercedes-Benz Vans haben im vergangenen Jahr einen neuen Absatzrekord erzielt. Beim Sprinter werden wir die Kapazitäten im Jahr 2008 erweitern und den sehr erfreulichen Ergebnistrend unserer Transporter fortschreiben.

Unsere Daimler Busse waren 2007 einmal mehr die Nummer 1 – und das gleich in doppelter Hinsicht: Zum einen haben wir unsere Stellung als Weltmarktführer gefestigt; zum anderen waren wir Benchmark bei der Profitabilität. Beide Positionen wollen wir weiter stärken.

Nicht zuletzt haben unsere Daimler Financial Services zur erfolgreichen Gesamtentwicklung beigetragen: Ihr Geschäftsvolumen hat sich durch die Trennung von Chrysler Financial halbiert, trotzdem liegt die Rendite im Rahmen unserer Erwartungen. Auch im vergangenen Jahr hat sich erneut bestätigt, wie wichtig dieses Business für unser Geschäftsmodell ist.

Das alles macht deutlich: Daimler ist ein starkes Unternehmen. Jetzt geht es darum, das Erreichte nachhaltig zu sichern und weitere Fortschritte folgen zu lassen.

Der Kern unserer Identität als Daimler ist und bleibt dabei unsere Tradition als Pionier des Automobilbaus. Auf diese »DNA«, die uns von allen Wettbewerbern abhebt, gründen sich unser Innovationsgeist und der Qualitätsanspruch, der den Stern zur Ikone gemacht hat.

Wir wollen diese Tradition fortführen, zusätzliche Wachstumspotenziale erschließen und neue Maßstäbe setzen:

- als schlankes und flexibles Unternehmen, in dem eine »Kultur der Spitzenleistung« gelebt wird,
- als bevorzugter Arbeitgeber für die besten Talente – ungeachtet ihrer Herkunft oder ihres Geschlechts,
- als lohnende Investition für Anleger in der Automobilbranche
- und als die treibende Kraft für nachhaltige Mobilität.

Wir haben das Automobil erfunden –
wir gestalten mit Leidenschaft seine Zukunft.

Mit dieser Einstellung haben unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dafür gesorgt, dass 2007 nicht nur ein ereignisreiches, sondern auch ein besonders erfolgreiches Jahr war. Ihrem Engagement gebührt der Dank des Vorstands.

Auch Ihnen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, danken wir herzlich: für Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung. Wir werden auch 2008 alles daran setzen, beides zu rechtfertigen.

Ihr

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

Dieter Zetsche

Mitglieder des Vorstands



Günther Fleig | 59
Personal & Arbeitsdirektor
Bestellung bis 2009

Andreas Renschler | 49
Daimler Trucks
Bestellung bis 2010

Thomas Weber | 53
Konzernforschung &
Entwicklung
Mercedes-Benz Cars
Bestellung bis 2010

Am 3. August 2007 aus dem Vorstand ausgeschieden:
Thomas W. LaSorda, Eric R. Ridenour, Thomas W. Sidlik



Dieter Zetsche | 54
Vorsitzender des Vorstands,
Leiter Mercedes-Benz Cars
Bestellung bis 2010

Bodo Uebber | 48
Finanzen & Controlling,
Daimler Financial Services
Bestellung bis 2011

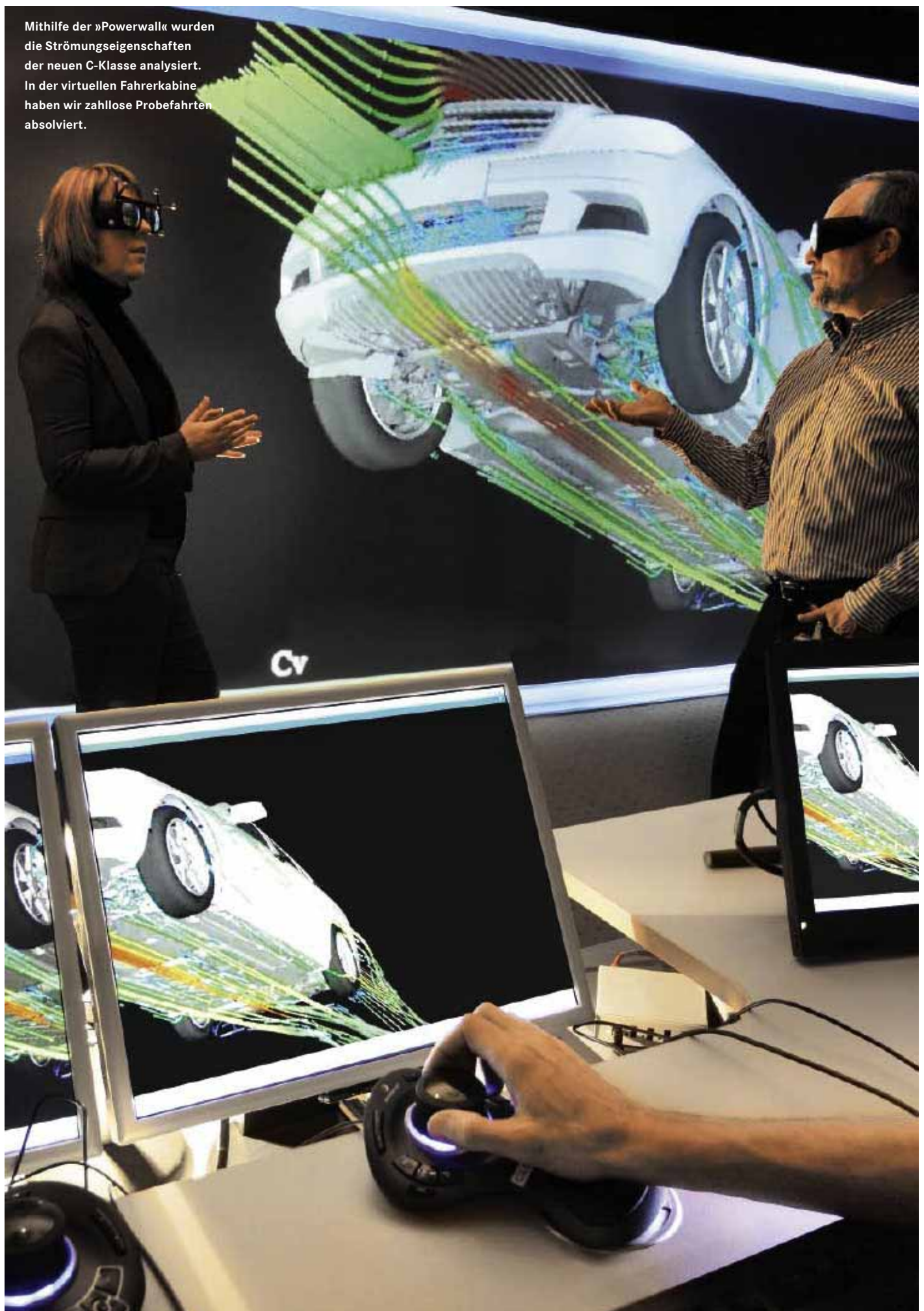
Rüdiger Grube | 56
Konzernentwicklung
Bestellung bis 2010

DAIMLER

ded|i|ca|tion [Hingabe, die] </at.>; Die Leidenschaft für immer bessere Produkte und höchste Qualität treibt uns an. Sie ist die Basis für unsere führende Position im Wettbewerb. Wir wollen unsere Kunden mit **faszinierenden Premium-Pkw, erstklassigen Nutzfahrzeugen** und **maßgeschneiderten Serviceleistungen** begeistern. Und das immer wieder neu.



Mithilfe der »Powerwall« wurden die Strömungseigenschaften der neuen C-Klasse analysiert. In der virtuellen Fahrerkabine haben wir zahllose Probefahrten absolviert.





»Mit dem Digitalen Prototyp können wir alle Mercedes-Benz Modelle technisch und qualitativ mit einem noch größeren Vorsprung als bisher auf die Straße bringen.«

Dr. Ludger Dragon, Leiter der Abteilung für Fahrverhalten, Simulation und Analyse

Wer die besten Automobile der Welt bauen will, muss schon bei den Prototypen damit beginnen. Für die weitere Steigerung der Produktqualität setzte Mercedes-Benz bei der Entwicklung der neuen C-Klasse deshalb erstmals ein komplettes virtuelles Automobil ein: den Digitalen Prototyp.

Nur mit der Hilfe von Prototypen können neue Technologien unter Praxisbedingungen erprobt werden. Für die Entwicklung der neuen C-Klasse wurden 280 reale Prototypen gebaut, die Millionen Testkilometer zurücklegten. Doch bereits lange davor hatten Digitale Prototypen in Computersimulationen unzählige virtuelle Testfahrten absolviert: Dabei waren unter anderem rund 5.500 Crash-Tests absolviert und mit vielen Millionen Rechenoperationen ausgewertet worden.

Über 1.500 typische Fahrsituationen wurden simuliert und direkt für die Abstimmung des Fahrverhaltens genutzt. Die neue C-Klasse ist weltweit das erste Serienfahrzeug, das auf der Basis des Digitalen Prototypen entwickelt wurde. Dass dieses Prinzip bei Mercedes-Benz Schule macht, steht schon heute fest. Denn es hilft, den Reifegrad der ersten realen Prototypen zu erhöhen und damit Zeit und Kosten zu sparen.

DAIMLER

am|bi|tion [Anspruch, der] <lat.>; Als Pionier des Automobilbaus wollen wir auch die Zukunft der Mobilität nachhaltig gestalten. Gerade als Premium-Hersteller haben wir den Anspruch, mit **richtungsweisenden Produkten, Technologien** und **Ideen** Maßstäbe zu setzen.



ENGINE

START

STOP

Richard Byrd baut umweltfreundliche Häuser und hat sein gesamtes Unternehmen auf Nachhaltigkeit ausgerichtet. Sein E 320 BLUETEC gehört dazu.



»Über eine saubere Zukunft kann man viel reden, man kann aber auch schon heute etwas dafür tun.«

Richard Byrd, Bauunternehmer aus Los Angeles



BLUETEC heißt die von Mercedes-Benz entwickelte Technologie, die es dem Dieselmotor ermöglicht, bereits heute strengste Abgas-Grenzwerte einzuhalten: Mit dieser Technologie können unter anderem Stickoxid-Emissionen um rund 80% reduziert werden.

BLUETEC basiert auf der Kombination von vier speziellen Komponenten in der Nachbehandlung von Dieselabgasen. Schon heute erfüllt BLUETEC die ab dem Jahr 2011 geltenden Euro-5-Grenzwerte, ist für die ab 2015 zu erwartende Euro-6-Norm vorbereitet und mit den strengen Umweltstandards aller US-Staaten kompatibel. Dabei muss man als Fahrer auf nichts verzichten: Leistung, Komfort und Fahrvergnügen leiden nicht unter der innovativen Umwelttechnologie. Die Technik von BLUETEC arbeitet still und unsichtbar, aber äußerst effizient.

Dass der E 320 BLUETEC ökologisch betrachtet die beste Wahl in seiner Klasse ist, darüber sind sich die Experten einig. Auto-Journalisten aus aller Welt haben ihn zum »World Green Car of the Year 2007« gewählt. Kein Wunder also, dass er auch die erste Wahl für den Unternehmer Richard Byrd aus Los Angeles ist. Schließlich hat er sein ganzes Unternehmen nach dem Motto »going green« umgestellt und sich auf den Bau von umweltfreundlichen Häusern spezialisiert. Sein eigenes lässt er auch gerade umbauen: Mit umweltausgewähltem Holz, recycelten Nägeln, Solarzellen und weiteren innovativen Ideen geht er mit gutem Beispiel voran. »Es wird Zeit, dass sich etwas ändert«, ruft er uns zu, bevor er in seinen E 320 BLUETEC steigt und sich auf den Weg zu seinem nächsten Projekt macht.

DAIMLER

in|no|va|tion [Innovation, die] *</at.>*; Innovation hat bei Daimler Tradition: Die Namen Gottlieb Daimler, Karl Benz und Wilhelm Maybach sind untrennbar mit der Entwicklung des Automobils verbunden. Zahlreiche Innovationen stammen aus unserem Haus. Und die Liebe zum **Erfinden** ist auch heute unser **wichtigstes Kapital**.



»Daimler verfügt über innovative Technologie-
konzepte als Lösung für die Herausforderung,
Mobilität nachhaltig zu gestalten.«

Prof. Dr. Herbert Kohler, Leiter Fahrzeugaufbau und Antrieb,
Forschung und Vorentwicklung, Umweltbevollmächtigter des Konzerns

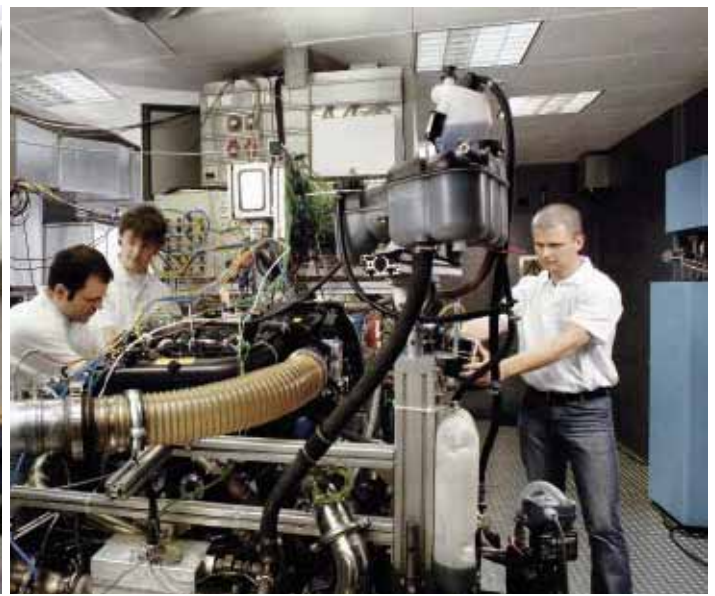


In aufwendiger Handarbeit wird das
zukunftsweisende Fahrzeug Schritt
für Schritt aufgebaut.





An einem 1:1-Tonmodell veranschaulichen die Designer, wie der Innenraum des F 700 mit REVERSE-Sitz aussehen wird.



Auf dem Prüfstand beweist der DIESOTTO-Motor seine hohe Effizienz und Sparsamkeit.

Als Erfinder des Automobils betrachten wir es auch als unsere Aufgabe, seine Zukunft maßgeblich mitzugestalten: Unser Ziel ist es, das weltweit wachsende Bedürfnis nach individueller Mobilität umweltverträglich zu erfüllen, indem wir die Wünsche unserer Kunden nach faszinierenden Produkten und die steigenden Anforderungen an Umwelt- und Klimaschutz in Einklang bringen. Unser neuester Beitrag dazu ist der F 700. Dabei steht F für Forschung, Faszination und Fortschritt.

Die Forschungsfahrzeuge von Mercedes-Benz verwirklichen innovative Technologien in einem fahrbereiten Automobil. Als solches vereint der F 700 Eigenschaften, die bisher scheinbare Gegensätze waren: nachhaltige Mobilität, begeisternde Fahrdynamik und großzügigen Reisekomfort. Denn die 5,18 Meter lange Reiselimousine entwickelt eine Motorleistung von 175 kW/238 PS und verbraucht dabei nur 5,3 Liter Super-Kraftstoff auf 100 km. Eine neuartige Kombination aus Otto- und Dieselmotor – kurz DIESOTTO – macht das möglich. Die DIESOTTO-Technologie ist ein Meilenstein auf dem Weg, einen Benzinmotor so sparsam wie einen Dieselmotor zu machen. So erreicht die luxuriöse Reiselimousine niedrige Verbrauchswerte, wie man sie bisher nur von Kompaktfahrzeugen mit Dieselantrieb kennt, während die Fahrleistung im absoluten Oberklasse-Niveau liegt.

Eine weitere Innovation ist das vorausschauende PRE-SCAN Fahrwerk, das die Fahrbahn mittels zweier in die Frontscheinwerfer integrierter Laser-Scanner abtastet und so jedes einzelne Rad individuell auf Unebenheiten einstellen kann – weicher oder straffer. Zu bisher unerreichtem Reisekomfort trägt eine dritte Innovation bei: der REVERSE-Sitz. Er lässt sich per Knopfdruck ganz einfach entgegen der Fahrtrichtung positionieren. »Daimler investierte im Jahr 2007 über 1,7 Mrd. € in Produkt- und Prozessinnovationen – das ist weltweit der größte Investitionsetat in der Automobilbranche«, sagt Prof. Dr. Herbert Kohler: »Damit sind wir für die Zukunft optimal aufgestellt.«

DAIMLER

mo|bil|i|ty [Mobilität, die] <lat.>; Wer etwas bewegen möchte, muss selbst **beweglich** sein. Seit 120 Jahren prägen wir die Entwicklung der Mobilität und haben uns dabei immer wieder selbst neu erfunden. Wir stellen uns auch in Zukunft der Verantwortung, Mobilität **sicher** und **sauber** zu gestalten – und wir bleiben entsprechend dynamisch.



Mit über 100 Tank- und Silofahrzeugen transportiert
Bay Logistics europaweit für die chemische
Industrie unverpackte Waren, Säuren und Gefahrgut.





Bay Logistics arbeitet mit der Mercedes-Benz Bank zusammen und schätzt das Branchen-Know-how des Nutzfahrzeugberaters Marcus Reiner.

»Die Finanzdienstleistungen von Daimler bieten uns ein Maximum an Mobilität und Flexibilität – und ein Minimum an Risiko.«

Michael Schaaf, Geschäftsführer Bay Logistics

Weltweit finanziert und verleast Daimler mehr als 2,3 Millionen Fahrzeuge und überzeugt mit weiteren Dienstleistungen wie Versicherungslösungen und Flottenmanagement – immer mit dem Ziel, unsere Kunden noch mobiler zu machen. Die Firma Bay Logistics aus Waiblingen transportiert mit einer Flotte von über 100 Fahrzeugen europaweit Waren für die chemische Industrie und arbeitet seit vielen Jahren mit der Mercedes-Benz Bank zusammen.

Daimler: »Kann man Mobilität kaufen?«

Michael Schaaf: »Wenn zum optimalen Fahrzeug die optimale Dienstleistung kommt, ist das die beste Basis für Mobilität und bringt den höchsten Fahrzeugnutzen.«

Daimler: »Wie errechnet sich der Fahrzeugnutzen?«

Michael Schaaf: »Indem man zuverlässig weiß, was ein Fahrzeug pro gefahrenem Kilometer kostet. Unsere Flotte mit über 100 Lkw finanzieren oder leasen wir über die Mercedes-Benz Bank. Bei Vertragsablauf garantiert sie den Restwert. So bleiben die Kosten transparent und wir können zuverlässig kalkulieren.«

Daimler: »Steigende Kraftstoffkosten, zusätzliche Autobahnmaut, strengere gesetzliche Bestimmungen. Wie wirkt sich das aus?«

Michael Schaaf: »Was die Wirtschaftlichkeit betrifft, haben wir das Kostenoptimum erreicht – durch Finanzierung bzw. Leasing bleiben wir finanziell flexibel. Wichtig ist, dass der Berater der Mercedes-Benz Bank uns nicht nur bei der Finanzierung unterstützt. Er kennt sich in der Branche aus, kann uns sagen, wo wir im Markt stehen und uns wertvolle Ratschläge geben.«

Daimler: »Nutzen Sie weitere Leistungen der Mercedes-Benz Bank?«

Michael Schaaf: »Für Fahrzeuge, die europaweit im Einsatz sind, haben wir uns für CharterWay Service-Leasing entschieden. Die Kombination aus Leasing und Service garantiert optimale Einsatzsicherheit – ohne Kapitalbindung und Restwertrisiko.«

Daimler: »Die Branche klagt, dass qualifizierte Fahrer nur schwer zu finden sind. Sie auch?«

Michael Schaaf: »Dieses Problem haben wir nicht: 80% unsererer Lkw-Flotte sind Actros, und den möchten viele fahren. Die Fahrer wissen: Mein Mercedes bringt mich sicher ans Ziel und sicher nach Hause.«

DAIMLER

lead|er|ship [Führung, die] <techn.>; Wir haben uns einer Kultur der **Spitzenleistung** verpflichtet: Wir möchten unsere Kunden mit **herausragenden Produkten** und **Dienstleistungen** begeistern, der Arbeitgeber der Wahl für die **talentiertesten Köpfe** sein und unsere Aktionäre durch unsere Ertragskraft überzeugen. Wir sind stolz auf unsere einzigartige Tradition und arbeiten mit Leidenschaft für eine erfolgreiche Zukunft.





»Gemeinsam sind wir stark! So können wir die Produktion ohne Qualitätsverluste Jahr für Jahr steigern.«

Heinrich Münz, Meister Fahrzeugmontage, Werk Wörth

Die Fahrzeuge von Daimler sind in vielerlei Hinsicht führend im Wettbewerb. Das Wissen, die Leistungskraft und das Engagement unserer hoch qualifizierten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die wichtigsten Erfolgsfaktoren für unsere führende Position im Markt.

Das Streben nach Perfektion beim Nutzfahrzeugbau erfordert die volle Konzentration unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Werk Wörth – Tag für Tag. Eine hervorragende Qualifikation, gepaart mit einem hohen Maß an Eigenverantwortung jedes Einzelnen, bildet die Grundlage für die erfolgreiche Zusammenarbeit und für die sprichwörtliche »Mercedes-Qualität«. Eine Schlüsselstellung nehmen dabei die Meister ein – wie zum Beispiel Heinrich Münz.

Heinrich Münz ist in einer Person Führungskraft, Fachmann und Prozessmanager mit einem komplexen Aufgabenbereich. Zu seinen täglichen Herausforderungen zählen die Führung, Entwicklung, Auswahl und Qualifizierung der ihm unterstellten Mitarbeiter, die Absicherung der Produktionsabläufe sowie der Produktionsziele seiner Schicht und die Verantwortung für das Erreichen unserer hochgesteckten Qualitätsstandards.



Als Führungskraft, Fachmann und Prozessmanager in einer Person ist der Meister Heinrich Münz immer zur richtigen Zeit am richtigen Ort.

DAIMLER

ef|fi|cien|cy [Effizienz, die] <lat.>; Effizienz ist eine unverzichtbare Grundlage für unseren **wirtschaftlichen Erfolg** und **dauerhaft profitables Wachstum**. Wir messen uns konsequent mit den Besten der Branche und streben nach kontinuierlicher Effizienzsteigerung – nicht nur bei unserer täglichen Arbeit, sondern auch im Umgang mit den natürlichen Ressourcen.



Um die Form des Cascadia zu optimieren nutzen die Designer von Freightliner Messwerte aus dem größten Windkanal Nordamerikas zur Erprobung schwerer Lkw, in dem Windgeschwindigkeiten von über 65 Meilen pro Stunde simuliert werden können.





»Wir haben den einzigen Windkanal Nordamerikas, in dem schwere Lkw im Maßstab 1:1 erprobt werden können. Die außergewöhnliche Aerodynamik, der sparsame Verbrauch und auch das schwingvolle Design des Cascadia sind Ergebnisse dieser wegweisenden Technologie.«

Chris Patterson, Präsident und CEO von Freightliner LLC

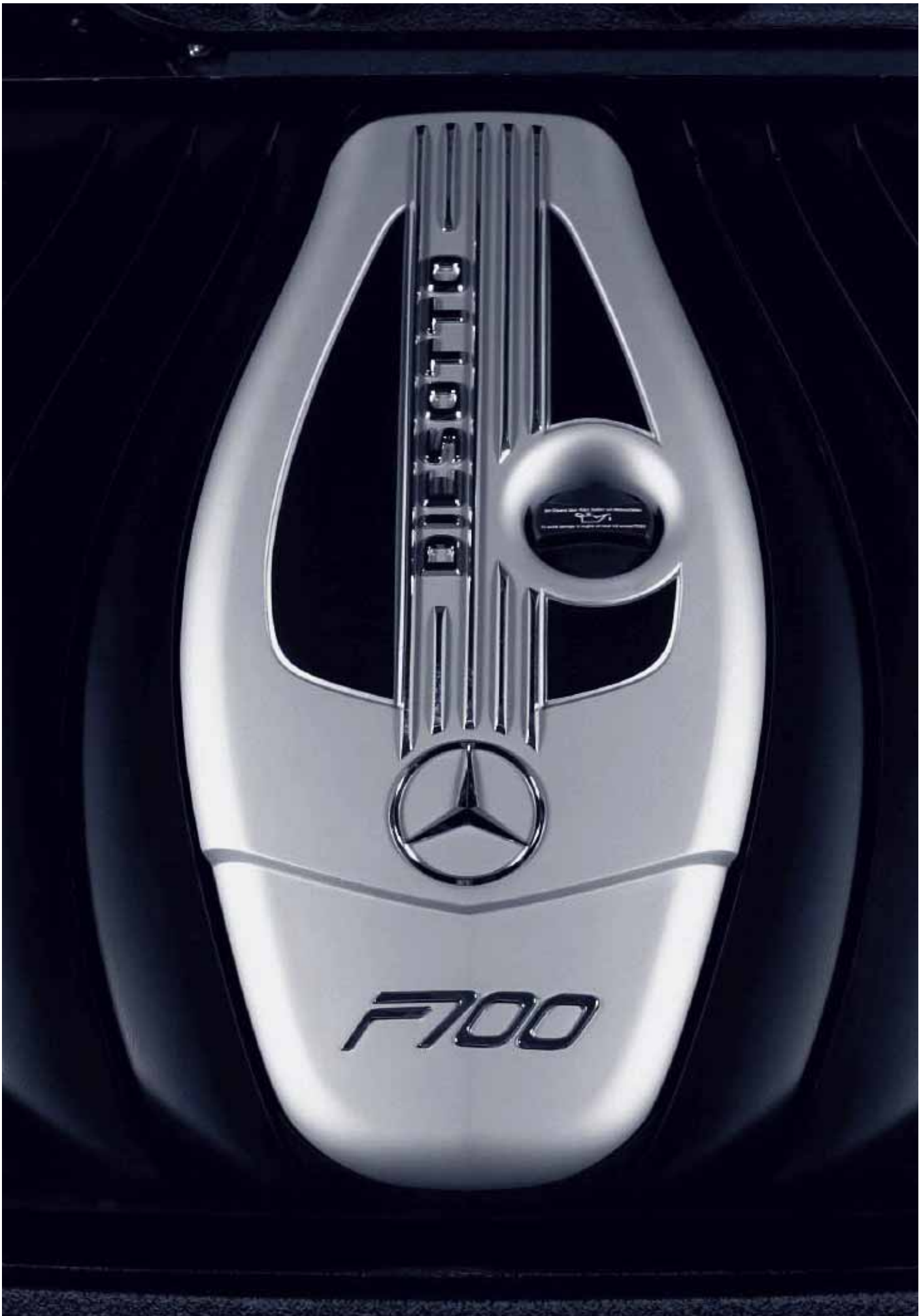
**Als der führende Hersteller von Nutzfahrzeugen setzt Daimler Zeichen:
Der neue Freightliner Cascadia ist der Truck mit dem weltweit niedrigsten
cw-Wert seiner Klasse.**

Sichere Straßenlage, ausgezeichnete Fahrstabilität, hoher Fahrkomfort und geringer Kraftstoffverbrauch sind die Markenzeichen des Cascadia. Maßgeblich dafür sind nicht nur die durchdachte Fahrwerkskonstruktion und hochmoderne Regelsysteme, sondern auch die perfekte Aerodynamik – ein Ergebnis von über 2.500 Stunden im Windkanal. Allein dadurch konnte der Kraftstoffverbrauch im Vergleich zum Vorgängermodell erheblich reduziert werden.

Zu maximaler Wirtschaftlichkeit trägt auch die Erhöhung der Nutzlast bei: Das Fahrerhaus aus Aluminium bringt eine deutliche Gewichtseinsparung gegenüber der Stahlbauweise – auch Motorhaube, Stoßfänger und Kotflügel sind leichter als bei vergleichbaren Modellen. Positiv zu Buche schlagen außerdem das verbesserte Diagnosesystem, die wartungsarme Klima- und Lüftungsanlage sowie die optimale Zugänglichkeit zum Motorraum. Mit seinen Lkw-Marken Freightliner, Sterling, Western Star, Mitsubishi Fuso und Mercedes-Benz ist Daimler Trucks weltweit präsent und kann seine Ressourcen zum Vorteil jeder einzelnen Marke und der Kunden einsetzen. Davon profitiert auch der Freightliner Cascadia: Als erster Lkw ist er mit unserer global eingesetzten, schweren Motorenfamilie und gemeinsamer Elektronik-Architektur ausgerüstet.

DAIMLER

re|spon|si|bil|i|ty [Verantwortung, die] <lat.>;
Als globales Unternehmen wissen wir um unsere
Mitverantwortung für die **gesellschaftliche Ent-
wicklung**. Eine tragfähige Balance von wirtschaft-
lichen, ökologischen und sozialen Ansprüchen
ist der Maßstab unseres Handelns. Dabei stehen
wir im offenen Dialog und orientieren uns an
höchsten **ethischen Grundsätzen**. So schaffen
wir bleibende Werte.





Wir übernehmen Verantwortung in vielen Bereichen: Wir engagieren uns für die Gesellschaft und unsere Belegschaft. Wir sichern die Zukunft unseres Unternehmens. Und wir tragen zu einer intakten Umwelt bei. Ein Aspekt unserer Ausrichtung am Leitbild der Nachhaltigkeit ist die Beschäftigung von Frauen in Führungspositionen und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Beispielhaft dafür steht Tünde Beck: Diplom-Ingenieurin im Werk Untertürkheim und Mutter des zweijährigen Vuk Alexander. Während ihrer Arbeitszeit wird ihr Sohn in der Daimler-Kinderkrippe »sternchen« betreut.

Der Standort Untertürkheim hat für uns besondere Bedeutung – ist er doch die Wiege des Automobils. Heute produzieren hier rund 21.000 Menschen Motoren, Achsen und Getriebe. In den vergangenen Jahren haben wir erheblich in die Sicherung des Werks investiert: 2007 wurde ein neues Produktionsgebäude fertiggestellt. Was im Jahr 1913 ein Journalist schrieb, trifft auch heute zu: »Jedes Mal, wenn ich nach Untertürkheim kam, wurde gebaut – und das ist ein gutes Zeichen, an dem man die Zunahme der Fabrikation erkennen kann.«

Das Werk Untertürkheim wurde 2007 mehrfach ausgezeichnet: »Environment Leadership Award« zur CO₂-Reduktion, zweiter Platz im Wettbewerb »Die beste Fabrik« und »Manufacturing Excellence Award« als Gesamtsieger des Wettbewerbs.



»Familie oder Karriere? Ich will beides!
Diese Frage hat sich für mich nie gestellt.«

Tünde Beck, Diplom-Ingenieurin im Bereich Qualitätsmanagement Achsen

Wichtige Ereignisse 2007

Januar

Weltpremiere der neuen C-Klasse. Sicherheit, Komfort, Agilität: Mit diesen herausragenden Eigenschaften rollt die neue Mercedes-Benz C-Klasse an den Start. Die Limousine zeichnet sich durch ein vielseitiges Produktkonzept und technische Spitzenleistungen aus.

Februar

Daimler prüft strategische Optionen für die Zukunft der Chrysler Group. Ziel ist es, die bestmögliche Lösung für die Chrysler Group und für DaimlerChrysler zu finden.

DaimlerChrysler gibt EADS-Aktien ab. Unter Beibehaltung des Stimmrechtsgleichgewichts zwischen Deutschland und den französischen Aktionären gibt das Unternehmen 7,5% seiner EADS-Aktien an ein Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren ab.

März

Sprinter Montagewerk in Charleston/USA eröffnet. Das Werk im Bundesstaat South Carolina startet mit der Produktion des Sprinter für den amerikanischen Markt unter den Marken Dodge und Freightliner.

April

Erfolgreiche Markteinführung der neuen Mercedes-Benz C-Klasse und des neuen smart fortwo. Die neue C-Klasse von Mercedes-Benz sowie der neue smart fortwo haben am ersten Verkaufswochenende einen hervorragenden Marktstart in Westeuropa. In Deutschland registrieren die Händler den höchsten Besucherandrang aller Zeiten: Insgesamt 470.000 Kunden und Interessenten kommen zur Premiere.

Mercedes-Benz E 320 BLUETEC als »World Green Car« ausgezeichnet. Automobiljournalisten aus 22 Ländern wählen den E 320 BLUETEC zum »2007 World Green Car«. Mit dieser Auszeichnung wird Mercedes-Benz als Schrittmacher einer neuen, besonders sauberen Dieseltechnologie gewürdigt.

Neuer Vorsitzender des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG wählt am 4. April 2007 im Anschluss an die Hauptversammlung Dr. Manfred Bischoff zu seinem Vorsitzenden. Dr. Bischoff tritt die Nachfolge von Hilmar Kopper an, der dem Aufsichtsrat mehr als 17 Jahre angehörte.

Finanzberichterstattung auf IFRS umgestellt. DaimlerChrysler stellt die Finanzberichterstattung von US-GAAP auf IFRS um. Die Renditeziele der Geschäftsfelder und die finanzwirtschaftliche Steuerung des Konzerns bleiben unverändert.



Mai

Cerberus soll Mehrheit an Chrysler Group übernehmen. Am 14. Mai beschließt der Vorstand das künftige Konzept für die Chrysler Group und das dazugehörige Finanzdienstleistungsgeschäft sowie die Neuausrichtung der DaimlerChrysler AG. Die Mehrheit an Chrysler soll an das Private-Equity-Unternehmen Cerberus Capital Management abgegeben werden.

Freightliner stellt neuen Cascadia™ vor. Der auf einer vollständig neu entwickelten Plattform aufbauende Schwer-Lkw für den Fernverkehr setzt neue Maßstäbe im US-Markt und erweist sich als äußerst kraftstoffsparend.

Juni

500.000ster Mercedes-Benz Actros rollt vom Band. Der Mercedes-Benz Actros ist der meistgebaute Schwer-Lkw Europas. Eine halbe Million Fahrzeuge bestätigen den Erfolg des Actros als Technologieführer, der durch Zuverlässigkeit, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Komfort auf höchstem Niveau überzeugt.

August

Abgabe der Mehrheit an Chrysler. Am 3. August wird die Transaktion zur Abgabe der Mehrheit an der Chrysler Group sowie dem dazugehörigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäft abgeschlossen: Cerberus übernimmt 80,1% an der neuen Chrysler Holding LLC, DaimlerChrysler behält einen Anteil von 19,9%.

DaimlerChrysler beschließt Aktienrückkauf. Vorstand und Aufsichtsrat verabschieden ein Programm zum Rückkauf von knapp 10% der ausstehenden Aktien im Gegenwert von bis zu 7,5 Mrd. €.

September

Mercedes-Benz präsentiert Zukunft des Premium-Automobils auf der IAA. Mit der auf Nachhaltigkeit ausgelegten »Road to the Future«, dem Forschungsfahrzeug F 700 und der B-Klasse »F-Cell« zeigt Mercedes-Benz neue, intelligente Antriebstechnologien. Zu den Produkt-Highlights zählen das neue T-Modell der C-Klasse und der smart fortwo micro hybrid drive (mhd).

Mercedes Car Group schließt CORE-Programm erfolgreich ab.

Die 43.000 umgesetzten Einzelmaßnahmen führen insgesamt zu jährlichen Einsparungen und Erlösverbesserungen von 7,1 Mrd. €. Langfristige Maßnahmen werden in die Linie überführt und konsequent weiterverfolgt.

Oktober

Namensänderung in Daimler AG. Am 4. Oktober 2007 stimmt die außerordentliche Hauptversammlung mit mehr als 98% der abgegebenen Stimmen für den neuen Namen Daimler AG.

November

Weltweite Initiative für umweltfreundliche Nutzfahrzeuge. Zum Start der Initiative »Shaping Future Transportation« stellen Daimler Trucks und Daimler Buses 16 Lkw und Omnibusse mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen vor. Mit über 3.000 an Kunden ausgelieferten Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen ist Daimler weltweit führend.

Daimler Financial Services startet mit Bank in Russland.

Der Finanzdienstleister des Daimler-Konzerns erschließt sich den schnell wachsenden russischen Fahrzeugkreditmarkt mit einer eigenen Autobank.

Daimler wird Mehrheitseigner an neuer Automotive Fuel Cell Cooperation.

Mit einem Anteil von 50,1% an dieser Gesellschaft will Daimler die weltweit führende Rolle auf dem Gebiet für Brennstoffzellen-Anwendungen im Automobilbereich gemeinsam mit den Partnern Ford Motor Company und Ballard Power Systems weiter ausbauen.

Dezember

Daimler verkauft Gebäudekomplex am Potsdamer Platz.

Der Verkauf an die SEB Asset Management ist Teil der laufenden Maßnahmen zur Portfoliooptimierung. Die Transaktion wurde im 1. Quartal 2008 abgeschlossen.



Die Daimler-Aktie. Erhöhte Volatilität an den globalen Aktienmärkten. Daimler-Aktie mit deutlichen Kursgewinnen. Erhöhung der Dividende auf 2,00 € je Aktie. Aktienrückkaufprogramm von bis zu 7,5 Mrd. € aufgelegt.

Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes

	Ende 2007	Ende 2006	07/06 Veränd. in %
Daimler-Aktie (in €)	66,50	46,80	+42
DAX 30	8.067	6.597	+22
Dow Jones Euro Stoxx 50	4.400	4.120	+7
Dow Jones Industrial Average	13.265	12.463	+6
Nikkei	15.308	17.226	-11
Dow Jones Stoxx Auto Index	361	290	+24
S&P Automobiles Industry Index	94	121	-22

Internationale Börsen mit starken Kursschwankungen. Nach den deutlichen Kursgewinnen in den vergangenen vier Jahren hat sich die Aufwärtstendenz der globalen Aktienmärkte vor allem in der zweiten Jahreshälfte 2007 deutlich abgeschwächt. Ausschlaggebend dafür war insbesondere die erwartete Abkühlung der Konjunktur in den Triademärkten Westeuropa, USA und Japan. Während der DAX auf Jahressicht nochmals deutlich zulegen konnte (+22%), verzeichneten der Dow Jones Euro Stoxx 50 (+7%), der Dow Jones Industrial Average (+6%) und der S&P 500 (+4%) nur noch leichte Zuwächse; der Nikkei gab hingegen um 11% nach.

Gleichzeitig wiesen die Indizes in den Triademärkten eine deutlich höhere Volatilität auf. Die wesentlichen Gründe für die starken Kursschwankungen, die vor allem in der zweiten Jahreshälfte auftraten, waren die Krise im Markt für Hypothekenkredite in den USA sowie die zunehmende Angst vor einer konjunkturellen Abschwächung der US-Wirtschaft und damit auch der Weltwirtschaft insgesamt. Belastend wirkten außerdem die weiter steigenden Rohstoffpreise, der deutlich schwächere US-Dollar und die zunehmende Inflationsgefahr. Mitte November 2007 notierte der Ölpreis für ein Barrel Rohöl auf einem neuen Rekordhoch von fast 100 \$.

Die Schwächephasen im Sommer und zum Ende des Jahres zogen sich quer durch alle Sektoren, wobei jeweils die Aktien der europäischen Automobil- und Nutzfahrzeughersteller besonders stark betroffen waren. Ausschlaggebend war dafür zum einen,

Börsendaten der Daimler-Aktie

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

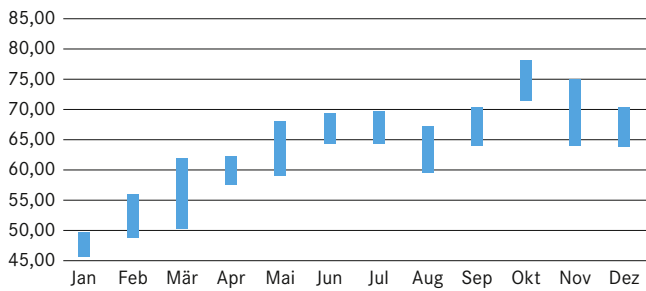
dass die Anleger mit ihren Autoinvestments in der ersten Jahreshälfte sehr hohe Kursgewinne erzielt hatten, die sie nun teilweise realisierten. Zum anderen waren die Anleger besorgt, dass in einer konjunkturellen Abschwächung zyklische Titel wie Automobilwerte eine schwächere Wertentwicklung erzielen würden als andere Sektoren. Auch die Branchenindizes Dow Jones Stoxx Auto Index und S&P Automobiles Industry Index gaben daher zum Jahresende deutlich nach. Während jedoch der europäische Benchmark 24% über dem Vorjahresniveau notierte, fiel der US-Index um 22%.

Weiterhin positive Kursentwicklung der Daimler-Aktie. Im Jahresverlauf 2007 konnte die Daimler-Aktie um 42% zulegen; sie entwickelte sich damit deutlich besser als der DAX und der europäische Automobilsektor.

Hauptursache für den starken Kursanstieg war die Entscheidung des Unternehmens, die Mehrheit an Chrysler abzugeben. Bereits die Ankündigung wurde vom Kapitalmarkt sehr positiv aufgenommen. Darüber hinaus profitierte die Aktie im Jahresverlauf von den Ergebnisverbesserungen bei Mercedes-Benz Cars und der Ankündigung, spätestens bis zum Jahr 2010 in diesem Geschäftsfeld eine Umsatzrendite von 10% erzielen zu wollen. Auch der Beschluss, im Rahmen eines Aktienrückkaufprogramms bis August 2008 Aktien im Wert von bis zu 7,5 Mrd. € erwerben zu wollen, hat zum Anstieg des Aktienkurses beigetragen.

Höchst- und Tiefsturse Daimler im Jahr 2007

in €



Nachdem die Aktie Ende des Jahres 2006 bei 46,80 € geschlossen hatte, konnte sie im März auf über 60 € klettern. Der wesentliche Treiber für den Kursanstieg war die Ankündigung, »weitere strategische Optionen für die Chrysler Group zu prüfen«, die im Rahmen der Bekanntgabe der Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2006 am 14. Februar 2007 erfolgte. Außerdem wurde die Aktie vom guten Ergebnistrend bei Mercedes-Benz Cars und von der Abgabe von EADS-Aktien an ein Investorenkonsortium beflügelt.

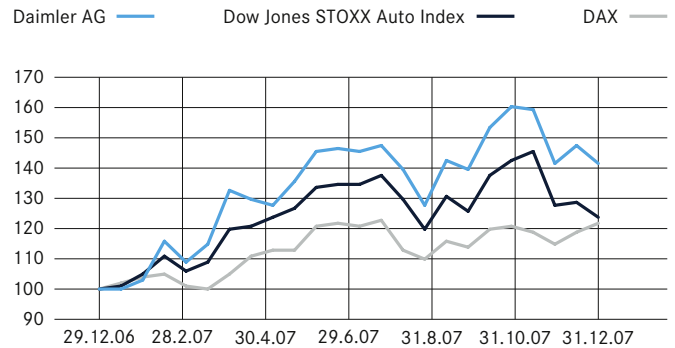
Am 14. Mai 2007 wurde dann bekannt gegeben, dass das Private-Equity-Unternehmen Cerberus Capital Management die Mehrheit an der Chrysler Group und dem dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäft übernimmt. Dies war für viele Investoren, die zuvor die Möglichkeiten der Neuausrichtung noch skeptisch beurteilt hatten, ein Kaufsignal. In den Wochen nach der Ankündigung stieg der Kurs auf fast 70 €, ein Niveau, auf dem die Aktie seit Frühjahr 2000 nicht mehr gehandelt worden war.

Obwohl das Unternehmen am 3. August in einem schwierigen Marktumfeld mit dem Closing die Abgabe der Mehrheit an Chrysler an Cerberus Capital Management abschließen konnte, wurde der Aufwärtstrend unserer Aktie abrupt gebremst. Infolge der Krise im US-Markt für Hypothekendarlehen und von Gewinnmitnahmen war es zu massiven Verkäufen gekommen. Bis Mitte August büßte der Kurs knapp 10 € ein. Bei rund 60 € waren dann jedoch viele Anleger davon überzeugt, dass die möglichen negativen Faktoren hinreichend berücksichtigt seien und dass Daimler in Anbetracht der gegebenen Profitabilitätsziele und des Aktienrückkaufprogramms sehr attraktiv bewertet sei.

Bis Ende Oktober erholte sich der Kurs und kletterte bis zum 26. Oktober, dem Tag nach der Bekanntgabe der Ergebnisse für das dritte Quartal, auf seinen Jahreshöchststand von 78,85 €.

Zum Jahresende verfestigte sich bei den Investoren erneut die Sorge, dass sich die Konjunktur ausgehend von den USA deutlich abschwächen werde. Angesichts der sehr guten Performance auf Jahressicht entschlossen sich deshalb viele Anleger, Gewinne mitzunehmen. Zum Jahresende schloss der Kurs der Daimler-Aktie auf Xetra bei 66,50 € und in New York bei 95,63 US \$. Dies entsprach einer Marktkapitalisierung von 67,4 Mrd. € bzw. 97,0 Mrd. US \$. Zu Beginn des Jahres 2008 trübte sich das makroökonomische Umfeld in den USA jedoch weiter ein. Mehr und mehr Investoren werteten dies als Signal für eine

Börsenkursentwicklung im Jahr 2007 (indiziert)



bevorstehende Rezession, die zu einem späteren Zeitpunkt auch auf Europa und den Rest der Welt übergreifen könnte. Infolge dieser Sorge verkauften die Anleger im Januar Aktien in großem Umfang. Nach dem starken Kursanstieg im Jahr 2007 war die Daimler-Aktie und die anderen Automobiltitel von den Abgaben besonders stark betroffen. Nach Bekanntgabe der Jahresergebnisse Mitte Februar tendierte die Daimler-Aktie wieder deutlich fester, jedoch war der Verlauf aufgrund des unsicheren Umfelds weiterhin sehr volatil.

Börsenkürzel auf DAI umgestellt. Als Folge der Abgabe der Mehrheit an Chrysler und der damit verbundenen Änderung des Firmennamens wurde auch das Börsenkürzel von DCX auf DAI geändert. Mit der Umstellung des Namens waren für unsere Aktionäre keine weiteren Veränderungen verbunden; dies gilt insbesondere für die Anzahl und den Wert der Aktien.

Aktienrückkaufprogramm von bis zu 7,5 Mrd. € gestartet.

Um die Kapitalstruktur des Unternehmens zu optimieren, haben Vorstand und Aufsichtsrat am 29. August 2007 ein Programm zum Rückkauf eigener Aktien beschlossen. Hintergrund dieser Entscheidung waren die hohe Nettoliquidität im Industriegeschäft sowie die guten Ergebnis- und Cash Flow-Perspektiven in allen Geschäftsfeldern. Das Aktienrückkaufprogramm wird über die Börse abgewickelt. Entsprechend der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 4. April 2007 sollen knapp 10% der ausstehenden Aktien im Gegenwert von bis zu 7,5 Mrd. € bis Ende August 2008 erworben werden. Bis zum Jahresende 2007 wurden 49,96 Mio. Aktien im Gegenwert von 3,48 Mrd. € zurückgekauft und ohne Herabsetzung des Grundkapitals eingezogen.

Dividendenerhöhung auf 2,00 € je Aktie. Über das Aktienrückkaufprogramm hinausgehend wollen wir unsere Aktionäre auch mit der Dividende in angemessener Form am Erfolg des Unternehmens beteiligen. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 9. April 2008 deshalb eine Dividende von 2,00 € je Aktie vorschlagen. Dies ist eine Steigerung von 33% gegenüber dem Vorjahr. Bezogen auf die am 31. Dezember 2007 dividendenberechtigten Aktien entspricht dies einer Ausschüttungssumme von 2.028 (i. V. 1.542) Mio. €. Basis dieses Vorschlags sind die deutliche Verbesserung der Ertragskraft im Jahr 2007 sowie unsere insgesamt positiven Erwartungen in Bezug auf die künftige Entwicklung des Unternehmens.

Kennzahlen

	Ende 2007	Ende 2006	07/06
			Veränd. in %
Gezeichnetes Kapital (in Mio. €)	2.766	2.673	+3
Anzahl der Aktien (in Mio.)	1.013,9	1.028,2	-1
Börsenkurswert (in Mrd. €)	67,4	48,1	+40
Anzahl der Aktionäre (in Mio.)	1,2	1,3	-8
Indexgewichtung			
DAX 30	8,16%	6,47%	
Dow Jones Euro Stoxx 50	2,80%	2,10%	
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's	BBB+	BBB	
Moody's	A3	Baa1	
Fitch	A-	BBB+	
DBRS	A (low)	A (low)	

Breite Aktionärsbasis. Mit rund 1,2 Mio. Aktionären verfügt Daimler über eine breite Aktionärsbasis. Der größte Anteilseigner war am Jahresende 2007 die Kuwait Investment Authority mit einem Anteil von 7,2%. Insgesamt hielten institutionelle Anleger 75,9% des Aktienkapitals, 16,9% befanden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren besaßen rund 71% des Kapitals; rund 21% lagen bei US-Investoren.

Die Gewichtung der Daimler-Aktie in wichtigen Indizes hat sich im Jahresverlauf angesichts der günstigen Kursentwicklung schrittweise erhöht. Mit einer Gewichtung von 8,16% (i. V. 6,47%) stand Daimler am Jahresende 2007 an vierter Stelle im deutschen Aktienindex DAX 30. Im Dow Jones Euro Stoxx 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 2,80% (i. V. 2,10%) vertreten. Der Umsatz der Daimler-Aktien lag im Jahr 2007 weltweit bei rund 2,7 (i. V. 1,9) Mrd. Stück. Davon entfielen 2.511 (i. V. 1.799) Mio. auf die deutschen Börsen und 154 (i. V. 91) Mio. auf die New York Stock Exchange.

Präsenz in wichtigen Nachhaltigkeitsindizes und -ratings.

Im Geschäftsjahr 2007 wurden unsere Anstrengungen, das operative Geschäft am Grundsatz der Nachhaltigkeit auszurichten, auch durch externe Leistungsbewertungen gewürdigt.

Kennzahlen je Aktie

	2007	2006	07/06
	€	€	Veränd. in %
Konzern-Ergebnis	3,83	3,66	+5
Konzern-Ergebnis (verwässert)	3,80	3,64	+4
Dividende	2,00	1,50	+33
Eigenkapital (31.12.)	37,71	36,32	+4
Xetra Börsenkurs: Jahresende ¹	66,50	46,80	+42
Xetra Höchst ¹	77,76	50,09	+55
Xetra Tiefst ¹	46,30	37,01	+25

¹ Schlusskurse

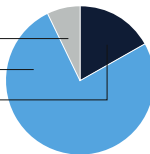
Die Aktie der Daimler AG ist bereits zum dritten Mal in Folge in den Dow Jones Sustainability Index (DJSI), einen der weltweit renommiertesten Nachhaltigkeitsindizes, aufgenommen worden. Dabei wird das Nachhaltigkeitsengagement des Unternehmens in den Bereichen Ökonomie, Ökologie, Human Resources und gesellschaftliche Verantwortung bewertet. Auf Basis dieser Einschätzung wurde auch die Einbeziehung der Daimler-Aktie in den Dow Jones STOXX Sustainability Index bestätigt, der die Kursentwicklung europäischer Unternehmen mit besonderem Engagement auf dem Gebiet der Nachhaltigkeit abbildet. Darüber hinaus wurde Daimler auch von den Nachhaltigkeits-Ratingagenturen Oekom, Vigeo und Account-Ability für sein Nachhaltigkeitsengagement positiv bewertet.

Zwei Hauptversammlungen im Jahr 2007. Die ordentliche Hauptversammlung der DaimlerChrysler AG, die am 4. April 2007 im Internationalen Congress Centrum (ICC) in Berlin stattfand, wurde von rund 7.900 Aktionärinnen und Aktionären besucht. 39,2% des Grundkapitals waren bei der Hauptversammlung vertreten. Bei der Abstimmung über die Tagesordnungspunkte folgte die Hauptversammlung jeweils mit sehr großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung.

Aktionärsstruktur am 31. 12. 2007

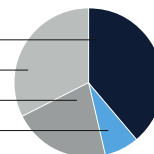
nach Aktionärsgruppen

Kuwait Investment Authority	7,2%
Institutionelle Investoren	75,9%
Private Anleger	16,9%



nach Regionen

Deutschland	39,0%
Europa, ohne Deutschland	32,3%
USA	21,2%
Sonstige	7,5%



Anlass für die außerordentliche Hauptversammlung am 4. Oktober 2007 am gleichen Veranstaltungsort war die Änderung des Firmennamens von DaimlerChrysler AG in Daimler AG. Obwohl mit rund 5.000 Aktionären die Anzahl der Teilnehmer deutlich unter dem Niveau unserer ordentlichen Hauptversammlungen lag, waren 51,6% des Grundkapitals vertreten. Dem Vorschlag der Verwaltung zur Umbenennung des Unternehmens in Daimler AG haben unsere Aktionäre mit einer Mehrheit von 98,76% zugestimmt.

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

Für institutionelle Anleger und Analysten veranstalteten wir Roadshows in den Finanzzentren Europas, Nordamerikas und Asiens. Darüber hinaus führten wir zahlreiche Einzelgespräche, sogenannte One-on-one-Meetings. Im Rahmen der internationalen Automobilausstellungen in Detroit, Genf und Frankfurt haben wir Unternehmenspräsentationen durchgeführt. Am 26. April 2007 hat das Unternehmen den Konzernabschluss 2006 nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) vorgelegt. Den Kapitalmarkt haben wir in einer Telefonkonferenz mit Internet-Übertragung über diese Umstellung informiert. Darüber hinaus haben wir mittels Telefonkonferenzen und Internet-Übertragungen regelmäßig über unsere Quartalsergebnisse und Weichenstellungen im Unternehmen berichtet. Zu den Themenschwerpunkten der Kapitalmarktkommunikation zählten die aktuelle Entwicklung des Unternehmens und die Perspektiven für das Gesamtjahr 2007, die stark beeinflusst wurde durch die Neuausrichtung des Unternehmens. Die Ankündigung und der Abschluss der Transaktion zur Trennung von Chrysler wurden von Analysten und Investoren aufmerksam verfolgt und erforderten eine intensive kommunikative Begleitung durch den Bereich Investor Relations.

Internet-Auftritt neu gestaltet. Innerhalb des Internet-Angebots von Daimler wurde die Rubrik Investor Relations unter www.daimler.com/investor pro Monat etwa 50.000-mal aufgerufen, das entspricht mehr als 1.600 Besuchen täglich. Damit wurden die IR-Seiten rund 25% stärker als in den Vorjahren genutzt. 48% entfielen dabei auf die deutschsprachige Version und 52% auf die englischen Seiten.

Den steigenden Informationsbedürfnissen unserer Nutzer haben wir mit einer Reihe zusätzlicher Bausteine Rechnung getragen; dazu gehören Fragen und Antworten zur Neuausrichtung des Unternehmens, die Berichterstattung über den Aktienrückkauf oder die elektronische Erfassung und Bereitstellung aller Geschäftsberichte seit 1979 zum Download. Eine verbesserte Optik nach dem Beschluss der Namensänderung durch die Hauptversammlung hat die Attraktivität der Website weiter erhöht.

Aktionäre sind online. Die Angebote zur elektronischen Information und Kommunikation, die wir für unsere Aktionäre ständig ausbauen und verbessern, fanden weiterhin großen Zuspruch:

- Die Zahl der im e-service (früher »Persönlicher Internet Service«) von Daimler registrierten Aktionäre blieb im Lauf des Jahres 2007 über der Marke von 70.000, obwohl die Zahl der Aktionäre insgesamt zurückging.
- Etwa 50.000 (i. V. 45.000) Aktionäre haben die Einladungen zu den Hauptversammlungen im Jahr 2007 nicht mehr per Post, sondern per E-Mail erhalten.

Im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes unterstützt unser e-service 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. Den Zugang und weitere Informationen zum e-service finden Sie im Internet unter <https://register.daimler.com>.

Das Geschäftsjahr 2007 stand im Zeichen einer weitreichenden Neuausrichtung des Unternehmens. Mit der Abgabe der Mehrheit an der Chrysler Holding LLC und der Umfirmierung von DaimlerChrysler in Daimler wurde ein neues Kapitel in der Unternehmensgeschichte aufgeschlagen. Die neue Daimler AG geht als starkes und finanziell gesundes Unternehmen an den Start: Mit Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Financial Services konzentrieren wir uns auf erfolgreiche Geschäfte mit klar definierten Strategien und guten Zukunftsperspektiven. Bereits im Jahr 2007 war die Geschäftsentwicklung insgesamt sehr positiv: Wir haben ein operatives Ergebnis (EBIT) von 8,7 Mrd. € erzielt und damit das angestrebte Ziel von mindestens 8,5 Mrd. € übertroffen.

Konzernlagebericht

32 - 43

Geschäft und Strategie

- 32 Das Unternehmen
- 34 Bericht und Erläuterungen zu den Angaben nach § 315 Absatz 4 HGB
- 36 Strategie
- 40 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
- 41 Geschäftsentwicklung

44 - 57

Ertragslage

- 44 EBIT
- 47 Finanzielle Steuerungsgrößen
- 48 Value Added
- 50 Gewinn- und Verlustrechnung
- 52 Dividende
- 53 Beschäftigung
- 54 Einkauf
- 55 Informationstechnologie
- 56 Forschung und Entwicklung

58 - 64

Finanzlage

- 58 Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements
- 59 Cash Flow
- 62 Investitionen
- 62 Refinanzierung
- 63 Rating

64 - 65

Vermögenslage

66

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

67

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2007

67 - 73

Risikobericht

- 67 Risikomanagementsystem
- 68 Volkswirtschaftliche Risiken
- 69 Branchen- und unternehmensspezifische Risiken
- 72 Finanzmarktrisiken
- 73 Risiken aus Ratingveränderungen
- 73 Rechtliche Risiken
- 73 Gesamtrisiko

74 - 79

Ausblick

- 74 Weltwirtschaft
- 75 Automobilmärkte
- 76 Absatz
- 77 Umsatz und Ergebnis
- 78 Investitionen
- 78 Forschung und Entwicklung
- 79 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Umstellung der Berichterstattung auf neue Konzernstruktur und neue Bilanzierungsmethoden nach IFRS

Mit der Abgabe der Mehrheit an der Chrysler Group und dem dazugehörigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäft haben sich die Struktur des Konzerns und damit auch die für den Vergleich mit den Vorjahreswerten relevante Datenbasis deutlich verändert.

Chrysler und das dazugehörige Finanzdienstleistungsgeschäft werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als »aufgegebene Aktivitäten« ausgewiesen. In den für das Geschäftsfeld Daimler Financial Services gezeigten Werten sind die Chrysler Finanzdienstleistungen (NAFTA) nicht mehr enthalten.

Im Zahlenwerk des vorliegenden Geschäftsberichts haben wir bei zeitraumbezogenen Größen, das heißt im Wesentlichen Größen der Gewinn- und Verlustrechnung, diese Veränderungen auch rückwirkend berücksichtigt. Bei den Werten der Bilanz, aber auch bei der Kapitalflussrechnung sowie beim Wertbeitrag wurden die Vorjahreswerte nicht angepasst, das heißt, Chrysler ist in diesen Werten noch enthalten. Die Angaben zur Beschäftigungsentwicklung sind für beide Perioden ohne Chrysler dargestellt.

Darüber hinaus haben wir unsere Rechnungslegung und die Finanzberichterstattung mit dem ersten Quartal 2007 von den US-Rechnungslegungsgrundsätzen (US-GAAP), die noch im Geschäftsbericht 2006 angewendet wurden, auf die International Financial Reporting Standards (IFRS) umgestellt.

Die im Geschäftsbericht 2006 enthaltenen Werte weichen daher von den in diesem Bericht angepassten Vorjahreswerten ab.

Das Unternehmen

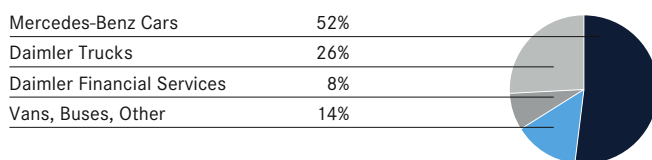
Im Oktober 2007 hat eine außerordentliche Hauptversammlung der DaimlerChrysler AG die Umfirmierung des Unternehmens in Daimler AG beschlossen. Das Unternehmen blickt auf eine mehr als hundertjährige Tradition zurück, die durch Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist und bis zu Gottlieb Daimler und Karl Benz, den Erfindern des Automobils, zurückreicht. Heute ist Daimler ein führender Anbieter von hochwertigen Premium-Pkw sowie der weltweit größte Hersteller von Nutzfahrzeugen mit einem umfassenden Angebot an erstklassigen Lkw, Transportern und Omnibussen. Maßgeschneiderte Serviceleistungen rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. Am US-Automobilhersteller Chrysler ist die Daimler AG nach der Abgabe der Mehrheit an Cerberus Capital Management im August 2007 noch mit einem Anteil von 19,9% beteiligt. Außerdem hält Daimler eine Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), einem führenden Unternehmen der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, die zum Jahresende 24,9% betrug.

Mit seinen starken Marken und dem umfassenden Angebot an Fahrzeugen, das vom Kleinwagen bis zum Schwer-Lkw reicht und durch maßgeschneiderte Dienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette ergänzt wird, ist Daimler in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in insgesamt 19 Ländern und weltweit rund 7.300 Vertriebsstandorte. Die globale Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnet Daimler beachtliche Potenziale zur Effizienzsteigerung und damit Vorteile im internationalen Wettbewerb.

Der Umsatz von Daimler in Höhe von 99,4 Mrd. € im Jahr 2007 wurde zu 52% vom Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars erwirtschaftet, zu 26% von Daimler Trucks, zu 8% vom Geschäftsfeld Daimler Financial Services und zu 14% vom Segment Vans, Buses, Other.

Mehr als 270.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit waren zum Jahresende 2007 für Daimler tätig.

Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern



Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** reicht von den hochwertigen Kleinwagen der Marke smart über die Premiumfahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, Mercedes AMG und Mercedes-Benz McLaren bis hin zur Luxuslimousine Maybach. Der Großteil der Fahrzeuge wird in Deutschland gefertigt, das Geschäftsfeld produziert aber auch in den USA, in Frankreich, Südafrika, Brasilien, Indien, Vietnam, Indonesien und seit dem Jahr 2005 auch in China. Weltweit verfügt Mercedes-Benz Cars über 17 Produktionsstätten. Die wichtigsten Märkte im Jahr 2007 waren Deutschland mit 27% des Absatzes, die übrigen Märkte Westeuropas (34%), die USA (19%) und Japan (4%).

Als der weltweit führende Hersteller von Lkw entwickelt und fertigt das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** in einem globalen Verbund Lkw der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star und Mitsubishi Fuso. Die insgesamt 35 Produktionsstandorte befinden sich vor allem in der NAFTA (17), Europa (7), Südamerika (2) und in Asien (8). Die Produktpalette umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie Spezialfahrzeuge für den Einsatz im kommunalen Bereich. Aufgrund der engen produktionstechnischen Verknüpfung zählen auch die Omnibusse der Marken Thomas Built Buses und Mitsubishi Fuso zum Produktangebot von Daimler Trucks. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2007 Asien (31%), die NAFTA mit 24%, Westeuropa (19%) und Lateinamerika (ohne Mexiko) mit 11%.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken des Daimler-Konzerns in über 40 Ländern. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingangebote für Endkunden und Händler. Zum Leistungsspektrum gehören auch Versicherungen, Flottenmanagement, Anlageprodukte und Kreditkarten. Die Schwerpunkte der Aktivitäten liegen in Westeuropa und Nordamerika. Im Berichtsjahr wurde jedes dritte von Daimler verkaufte Fahrzeug von Daimler Financial Services finanziert. Am Konsortium Toll Collect, das seit Januar 2005 in Deutschland ein System zur elektronischen Mauterhebung bei Lkw über 12t betreibt, ist Daimler Financial Services mit 45% beteiligt.

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

Der Bereich **Mercedes-Benz Vans** produziert an insgesamt sieben Standorten in Deutschland, Spanien, USA, Argentinien und Vietnam die Baureihen Vito/Viano, Sprinter und Vario in den Gewichtsklassen von 2t bis 7,5t. In China wird derzeit ein weiteres Werk errichtet. Hauptabsatzmärkte sind Westeuropa (71%) und die NAFTA (10%). In den USA und Kanada wird der Sprinter unter den Marken Dodge und Freightliner vertrieben.

Das Angebot des Bereichs **Daimler Buses** umfasst Reise-, Stadt- und Überlandbusse sowie Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion. Die wichtigsten der insgesamt 13 Produktionsstandorte liegen in Deutschland, der Türkei, Brasilien und der NAFTA. 49% des Umsatzes erzielt Daimler Buses in Westeuropa, 14% in den NAFTA-Märkten und 20% in Lateinamerika (ohne Mexiko).

Daimler-Konzern – Geschäftsportfolio

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

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

Unternehmensleitung. Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland (vgl. hierzu auch S. 110 ff.). Das Unternehmen wird vom Vorstand geleitet und gegenüber Dritten vertreten. Der Vorstand besteht aus mindestens zwei Personen, die gemäß § 84 Aktiengesetz vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt werden. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat jedoch beschlossen, künftig sowohl die erstmalige als auch die wiederholte Bestellung von Vorstandsmitgliedern in der Regel auf drei Jahre zu begrenzen. Die Bestellung und die Wiederbestellung bedürfen eines Aufsichtsratsbeschlusses, der grundsätzlich frühestens ein Jahr vor Ablauf der Amtszeit gefasst werden darf. Der Aufsichtsrat ernennt eines der Vorstandsmitglieder zum Vorsitzenden des Vorstands. In Ausnahmefällen kann ein Vorstandsmitglied gemäß § 85 AktG durch das Gericht bestellt werden.

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 116 ff. enthalten.

Unternehmensgegenstand, Satzungsänderung. Der Umfang der Tätigkeit, die das Unternehmen ausführen kann, ist in § 2 der Satzung definiert. Die Satzung kann gemäß §§ 133, 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. Änderungen der Satzung, die lediglich die Fassung betreffen, kann der Aufsichtsrat gemäß § 7 Abs. 3 der Satzung beschließen.

Kapital. Das gezeichnete Kapital der Daimler AG zum 31. Dezember 2007 beträgt 2.766 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.013.868.596 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 Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften.

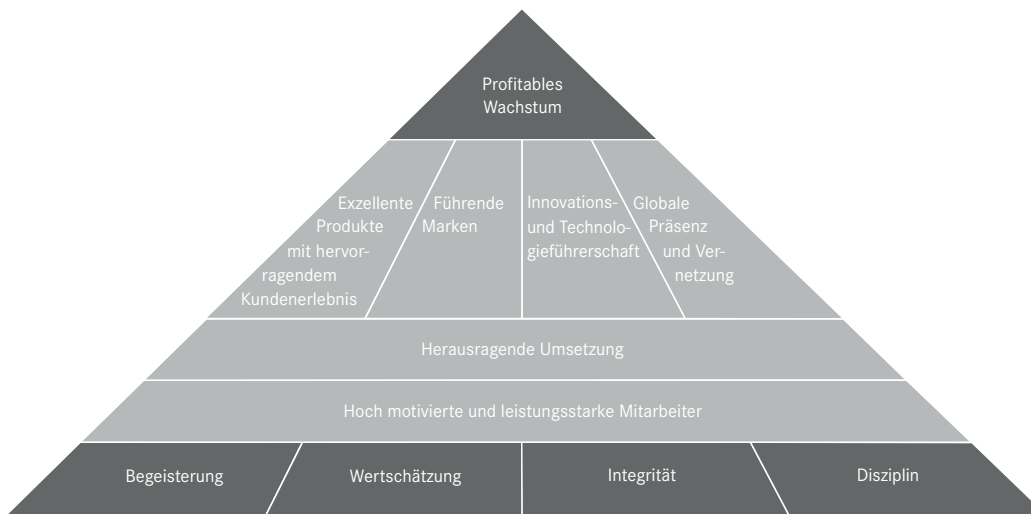
Aktienrückkauf, Genehmigtes und Bedingtes Kapital. Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 4. April 2007 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 4. Oktober 2008 für bestimmte Zwecke eigene Aktien mit einem auf diese Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von höchstens 267 Mio. € – das sind knapp 10% des Grundkapitals – zu erwerben. Von dieser Ermächtigung wurde bis zum 31.12.2007 mit dem Rückerwerb von insgesamt 49,96 Mio. Aktien im Gesamtwert von 3,48 Mrd. €, Gebrauch gemacht; die Aktien wurden nach dem Erwerb ohne Herabsetzung des Grundkapitals eingezogen. Das Volumen der zurückgekauften Aktien entspricht 4,7% der bei Beginn des Rückkaufprogramms ausstehenden Aktien.

Durch Beschluss 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 Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf neue Aktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 300 Mio. €, nach Maßgabe der Anleihebedingungen, zu gewähren.

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

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 5 Mrd. US-\$, die ein Kündigungsrecht des Darlehensgebers für den Fall vorsieht, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird.
- ein Joint Venture mit der Ford Motor Company zur Entwicklung von Brennstoffzellensystemen; dieses Joint Venture ist für jede Vertragspartei kündbar, falls die jeweils andere Partei einem Kontrollwechsel unterliegt. Kontrolle im Sinne dieser Vereinbarung ist das Recht, den Vorstand anzuweisen und die Unternehmensgrundsätze zu bestimmen, die Möglichkeit, die Mehrheit des Aufsichtsrats zu wählen, sowie der Besitz von mindestens 40% der Stimmrechte.
- eine Vereinbarung über den Erwerb der Mehrheit (50,1%) an der neu gegründeten »Automotive Fuel Cell Cooperation«; diese hat das Ziel, die Brennstoffzelle für automobiler Anwendungen weiterzuentwickeln und vermarktungsfähig zu machen. Die Vereinbarung sieht für den Fall eines Kontrollwechsels bei der Daimler AG ein Kündigungsrecht des anderen Hauptgesellschafters Ford Motor Company sowie eine Put-Option des Minderheitsgesellschafters Ballard Power Systems vor. Kontrolle im Sinne dieser Vereinbarung ist die wirtschaftliche Inhaberschaft (beneficial ownership) der Mehrheit der Stimmrechte und die daraus folgende Berechtigung, die Mehrheit der Mitglieder des Vorstands zu bestellen.
- ein Joint Venture mit BMW, General Motors und Chrysler zur Entwicklung eines Hybridantriebs in Verbindung mit einer Vereinbarung über die Rechte am geistigen Eigentum aus dieser Kooperation. Für den Fall eines Kontrollwechsels bei einer der beteiligten Parteien sind Kündigungsrechte der anderen Parteien vorgesehen. Als Kontrollwechsel ist hier 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. Als Kontrollwechsel gilt schließlich auch die Übertragung aller oder im Wesentlichen aller näher definierten Vermögensgegenstände.
- ein Vertragswerk, das die Ausübung der Stimmrechte an der EADS N.V. regelt. Dieses sieht für den Fall eines Kontrollwechsels vor, dass die Daimler AG nach Aufforderung durch die französischen Vertragspartner verpflichtet ist, sich nach besten Kräften zu bemühen, ihren Anteil an der EADS an einen Dritten, der kein Wettbewerber der EADS bzw. der französischen Vertragspartner der Daimler AG ist, zu angemessenen Konditionen zu veräußern. In diesem Fall steht der französischen Seite ein Vorkaufsrecht zu den von Dritten angebotenen Bedingungen zu. Auch kann es im Falle eines Beherrschungswechsels zu einer Auflösung des Stimmrechtskonsortiums mit der französischen Seite kommen. Ein Beherrschungswechsel liegt nach dem EADS-Vertragswerk dann vor, wenn ein Wettbewerber der EADS N.V. oder der französischen Vertragspartner entweder so viele Aufsichtsratsmitglieder bei der Daimler AG benennt, dass er damit die Mehrheit der Mitglieder des Vorstandes bestellen kann, oder über eine Beteiligung verfügt, aufgrund derer er das Tagesgeschäft der Daimler AG bestimmen kann.



Strategie

Wir haben die strategische Ausrichtung der Daimler AG überprüft und den neuen Erfordernissen angepasst. Als Schrittmacher der technologischen Entwicklung in der Automobilbranche fokussieren wir uns auf unsere traditionellen Stärken: Wir wollen unsere Kunden begeistern mit

- erstklassigen Premium-Pkw, die Maßstäbe setzen,
- Nutzfahrzeugen, die die Besten in ihrem jeweiligen Wettbewerbsumfeld sind, sowie
- herausragenden Serviceleistungen rund um diese Produkte.

Zielsystem. Das Ziel der neuen Daimler AG bleibt unverändert: Wir wollen in allen Geschäften nachhaltig profitabel wachsen und damit den Unternehmenswert steigern. Daimler steht mit allen Geschäften auf einer soliden Basis und hält in den jeweiligen Segmenten eine führende Marktposition. Unser Anspruch ist es, zu den führenden Automobilunternehmen der Welt zu gehören und ein Unternehmen zu sein, das von seinen Kunden, Partnern und Mitarbeitern geschätzt wird. Auch in wirtschaftlicher Hinsicht haben wir uns anspruchsvolle Ziele gesetzt: Im Automobilgeschäft streben wir über die Markt- und Produktzyklen hinweg eine Umsatzrendite von durchschnittlich 9% an. Um diese Ziele zu erreichen, haben wir einen strategischen Rahmen – das Daimler-Zielsystem – definiert. Dieses besteht, wie in der Grafik oben dargestellt, aus sechs strategischen Dimensionen und basiert auf den vier Grundwerten Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin. Diese Werte sind für uns eine wesentliche Voraussetzung für das Erzielen von Spitzenleistungen – und entsprechend richten wir unser Handeln an ihnen aus.

Sowohl für den Konzern als auch für die einzelnen Geschäftsfelder haben wir für jede einzelne dieser strategischen Dimensionen die konkreten Ist- und die Zielpositionen bestimmt.

Daimler ScoreCard. Die Daimler ScoreCard unterstützt die Umsetzung der Unternehmensstrategie. Sie stellt das Bindeglied zwischen unserem Zielsystem und der operativen Steuerung der Geschäfte dar, indem sie die Fortschritte in Richtung unserer strategischen Ziele bewertet. Die Daimler ScoreCard ist damit ein zusätzliches Managementinstrument. Sie ergänzt das finanzwirtschaftliche Steuerungsinstrumentarium um den Einsatz nichtfinanzieller Leistungsindikatoren.

Vier strategische Handlungsschwerpunkte. Damit wir unsere strategischen Ziele erreichen, haben wir im Rahmen des Daimler-Zielsystems vier strategische Handlungsschwerpunkte für die kommenden Jahre festgelegt:

- **Herausragende Umsetzung (Operational Excellence) und Kultur der Spitzenleistung.** Es ist unser Ziel, überlegene Produkte in überdurchschnittlich effizienten Prozessen zu entwickeln, zu produzieren und zu vertreiben. Wir schaffen klare Strukturen und schlanke Prozesse, und wir nutzen die Möglichkeiten der Standardisierung und Modularisierung für weitere Produktivitätssteigerungen in allen Geschäften. Um dies zu erreichen, haben wir in den vergangenen Jahren Effizienzprogramme in allen operativen Geschäften gestartet und teilweise bereits abgeschlossen. Hierzu zählen zum Beispiel CORE bei Mercedes-Benz Cars und das Global Excellence Programm bei Daimler Trucks. Auch externe Auszeichnungen wie der Gesamtsieg beim »Manufacturing Excellence Award« im Jahr 2007 für das Werk Untertürkheim belegen unsere Erfolge bei der Prozessoptimierung. Darüber hinaus wurden durch das im Jahr 2006 eingeführte neue Managementmodell die Strukturen und Prozesse auch in den unterstützenden Funktionen neu ausgerichtet sowie eine Fokussierung der Geschäfte auf die automobilen Kernfunktionen ermöglicht. Die Umsetzung des neuen Managementmodells liegt voll im Plan. Auch in Zukunft bleibt die Steigerung der Effizienz ein wesentlicher strategischer Schwerpunkt.

Um die anspruchsvollen Unternehmensziele zu erreichen und die Umsetzung einer Kultur der Spitzenleistung zu fördern, benötigen wir hoch motivierte und leistungsstarke Mitarbeiter, die ihren Beitrag zum Unternehmenserfolg kennen sowie erfolgs- und kundenorientiert handeln. Deshalb haben wir im Herbst 2007 einen umfassenden Excellence-Prozess im gesamten Unternehmen gestartet. Sukzessive werden alle Ebenen des Unternehmens einbezogen. Dadurch wollen wir erreichen, dass unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihr Handeln konzernweit noch stärker an den Unternehmenszielen ausrichten.

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

Herausragende Produkte und Dienstleistungen sind eine entscheidende Voraussetzung für weiteres Wachstum in unseren Kernsegmenten. Die Markterfolge unserer Fahrzeuge zeigen, dass wir in Bezug auf Qualität, Kundenzufriedenheit, Kundenwahrnehmung und Produktnutzung auf dem richtigen Weg sind. Zahlreiche Auszeichnungen belegen die herausragende Marktposition unserer Fahrzeuge. So wurden die S- und die SL-Klasse von der Automobil-Fachzeitschrift »Auto Motor Sport« in ihrer jeweiligen Kategorie zum »Besten Auto des Jahres 2007« gekürt. Der Notbremsassistent (»Active Brake Assist«) im Mercedes-Benz Actros wurde mit dem »Gelben Engel« des ADAC sowie mit dem europäischen Sicherheitspreis ausgezeichnet. Busse der Marken Mercedes-Benz und Setra wurden in ihrer Klasse als »Bester Bus 2007« prämiert. In den USA belegte Daimler Financial Services bei J.D. Power den ersten Platz unter den herstellereigenen Finanzdienstleistern. Unsere Kompetenz auf dem Gebiet umweltfreundlicher Automobile unterstreichen Auszeichnungen wie das Umweltzertifikat des TÜV für die Limousine und das T-Modell der C-Klasse oder die Auszeichnung »World Green Car« für den E 320 BLUETEC in den USA. Mit Produkten, deren Charakter und Vermarktung auf die Besonderheiten der jeweiligen Märkte zugeschnitten sind, wollen wir in den Zukunftsmärkten zusätzliche Potenziale erschließen. Unsere jüngsten Aktivitäten in China und Indien sind aktuelle Beispiele für den Ausbau unserer Marktposition vor Ort. So wurde der Grundstein für ein neues Transporterwerk in Fuzhou (China) gelegt. Und in Indien haben wir mit der Fertigung des Mercedes-Benz Schwer-Lkw Actros begonnen. Zudem haben wir mit der Hero Group ein Joint Venture zur Fertigung von Lkw in Indien vereinbart. Daimler Buses hat darüber hinaus mit Sutlej Motors eine Kooperation zur Fertigung von Bussen in Indien geschlossen.

– **Weiterentwicklung innovativer und kundenorientierter Dienstleistungen und Technologien.**

Wir arbeiten intensiv an der Entwicklung von innovativen, kundenorientierten Technologien entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette. Dabei ist es sinnvoll, Innovationen konzernweit in verschiedenen Geschäften zu nutzen. So haben wir die weltweit sauberste Dieselmotortechnik BLUETEC zuerst bei Nutzfahrzeugen, später auch bei Pkw eingesetzt und damit unsere Führungsrolle unterstrichen. Die Möglichkeiten des konzernübergreifenden Transfers von Innovationen wollen wir in Zukunft noch stärker nutzen.

Im Mittelpunkt unserer Forschungs- und Entwicklungsarbeit steht in den nächsten Jahren die Entwicklung umweltfreundlicher, alternativer Antriebssysteme. Über die Optimierung konventioneller Antriebssysteme hinaus arbeiten wir an verschiedenen alternativen Systemen wie dem Hybridantrieb, dem Brennstoffzellen-Antrieb oder dem »DIESOTTO«-Antrieb, der die Sparsamkeit des Diesels und die Sauberkeit des Benziners miteinander verbinden soll. Wir sind nicht nur unangefochtener Weltmarktführer bei Hybridbussen, sondern haben heute mit über 100 Fahrzeugen die weltweit größte Flotte an Brennstoffzellen-Fahrzeugen im Einsatz. Unsere Beteiligung als Mehrheitseigner an der neu gegründeten »Automotive Fuel Cell Cooperation« zeigt, welche Bedeutung wir dem Ausbau unserer Kompetenzen auf diesem Gebiet beimessen. Bereits im Jahr 2010 wollen wir mit einer Kleinserie der B-Klasse die Produktion von Brennstoffzellen-Fahrzeugen aufnehmen.

Parallel zur technologischen Weiterentwicklung unserer Produkte wollen wir das Dienstleistungsangebot rund um diese Produkte erweitern. In Kooperation von Daimler Financial Services mit den automobilen Geschäften werden deshalb Ansätze für neue, Erfolg versprechende Geschäftspotenziale im Dienstleistungsbereich erarbeitet.

– **Entwicklung und Erschließung neuer Geschäfte in verwandten Bereichen.** Die Arbeitsergebnisse unserer Forschungs- und Entwicklungsbereiche, unsere attraktive Kundenbasis und unsere starken Marken wollen wir künftig gezielt einsetzen, um auch in angrenzenden Gebieten neue Geschäftspotenziale zu erschließen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass diese neuen Geschäftsideen einen Fahrzeugbezug haben und zu unserem profitablen Wachstum beitragen, indem sie dauerhaft unser Geschäftsportfolio ergänzen.

Abgabe der Mehrheit an Chrysler. Das Jahr 2007 stand im Zeichen einer weitreichenden Neuausrichtung des Unternehmens. Das wichtigste Ereignis in diesem Zusammenhang waren die Abgabe der Mehrheit an der Chrysler Group und dem dazugehörigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäft sowie die daraus resultierende Namensänderung in Daimler. Nach Abwägung aller Chancen und Risiken war die Abgabe der Mehrheit der Anteile die beste Lösung: Durch die Stärkung der finanziellen Basis hat das Unternehmen Gestaltungs- und Investitionskraft hinzugewonnen. Darüber hinaus haben wir mit diesem Schritt die Abhängigkeit vom volatilen nordamerikanischen Volumenmarkt sowie die Risiken aus den bestehenden Pensionsplänen und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen deutlich reduziert und damit die Ertragskraft von Daimler nachhaltig gestärkt. Und wir können uns wieder mit voller Kraft und Aufmerksamkeit darauf konzentrieren, Premium-Pkw und erstklassige Nutzfahrzeuge zu bauen und umfassende Serviceangebote rund um diese Produkte zu entwickeln.

Bereits im Februar 2007 hat der Vorstand angekündigt, dass bezüglich der Zukunft der Chrysler Group alle strategischen Optionen geprüft werden. Am 14. Mai 2007 hat DaimlerChrysler das künftige Konzept für die Chrysler Group inklusive dem dazugehörigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäft und die Neuausrichtung für die DaimlerChrysler AG bekannt gegeben. Am 3. August 2007 haben DaimlerChrysler und das Private-Equity-Unternehmen Cerberus Capital Management, L.P., New York, den Vertrag vollzogen, der die Abgabe der Mehrheit an der Chrysler Group und dem dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäft an Cerberus regelt (»Closing«). Für den Anteil von 80,1% an der Chrysler Holding LLC hat CG Investor LLC, eine Tochtergesellschaft von Cerberus Capital Management, eine Einlage von 5,2 Mrd. €

(7,2 Mrd. US-\$) geleistet. Daimler ist an der Chrysler Holding mit 19,9% beteiligt. Diese hält jeweils 100% an der Chrysler LLC, die das Fahrzeuggeschäft mit den Marken Chrysler, Jeep® und Dodge betreibt, und an der Chrysler Financial Services LLC, die das dazugehörige Finanzdienstleistungsgeschäft im NAFTA-Raum wahrnimmt.

Die finanziellen Verpflichtungen der Chrysler Group für Pensionen und Gesundheitsfürsorgeleistungen gegenüber ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Beschäftigten von Chrysler Financial verblieben bei den Chrysler-Unternehmen. Daimler hat für die Pensionsverpflichtungen eine Garantie in Höhe von 1 Mrd. US-\$ zur Verfügung gestellt, die nur dann fällig wird, wenn die Pensionspläne der Chrysler Group innerhalb der nächsten fünf Jahre beendet werden. Für die Pensionspläne bestand zum Zeitpunkt des Übergangs eine deutliche Überdeckung. Vor dem Hintergrund der sehr volatilen US-Kreditmärkte hat Daimler die Finanzierung der mehrheitlichen Übernahme von Chrysler unterstützt. Dazu haben wir dem Industriegeschäft der Chrysler Group eine nachrangige Kreditlinie mit einem Volumen von 1,5 Mrd. US-\$ zur Verfügung gestellt, die innerhalb eines Jahres zu ziehen ist. Der Kredit wird zu marktüblichen Konditionen verzinst. Die Laufzeit des Kredits beträgt sieben Jahre.

Die Beteiligung von Daimler in Höhe von 19,9% an der Chrysler Holding LLC wird seit dem 4. August 2007 auf Basis der Equity-Methode mit einem Zeitversatz von drei Monaten in das Segment Vans, Buses, Other einbezogen.

Weitere Portfolioveränderungen im Berichtsjahr. Im Rahmen einer Vereinbarung mit einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren hat Daimler seine wirtschaftliche Beteiligung an der EADS im Februar 2007 um 7,5% reduziert und damit die Strategie der Konzentration auf das Kerngeschäft Automobil fortgesetzt. Das Stimmrechtsgleichgewicht zwischen Daimler und den französischen Aktionären blieb jedoch erhalten. Hierzu hat Daimler seinen strategischen 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 beteiligt hat. Im Ergebnis entspricht dies einem mittelbaren Anteil an der EADS in Höhe von 7,5%. Daimler kontrolliert jedoch unverändert die Stimmrechte des gesamten EADS-Anteils von 22,5%. Die Gegenleistung des Investorenkonsortiums für die mittelbare Beteiligung an der EADS lag bei rund 1,5 Mrd. € und führte bei Daimler zu einem entsprechenden Liquiditätszufluss. Als Ausgleich für die mittelbare Beteiligung an den EADS-Aktien erhält das Investorenkonsortium von Daimler eine Vorzugsdividende in Höhe von 175% der normalen EADS-Dividende, bezogen auf die 7,5%ige mittelbare Beteiligung. Daimler hat die Option, die geschaffene gesellschaftsrechtliche Struktur frühestens am 1. Juli 2010 aufzulösen. Dabei hat Daimler das Recht, dem Investorenkonsortium 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 Sogea ein Vorkaufsrecht eingeräumt, um das Gleichgewicht zwischen der deutschen und der französischen Seite aufrechtzuerhalten.

Im Juni 2007 hat die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) eine Reihe von Immobilien an die Nippon Industrial TMK für den Betrag von 1,0 Mrd. € verkauft. Gleichzeitig hat die MFTBC einen langfristigen Leaseback-Vertrag für die Objekte abgeschlossen. Dies führte zu einem Sonderertrag im EBIT in Höhe von 78 Mio. €.

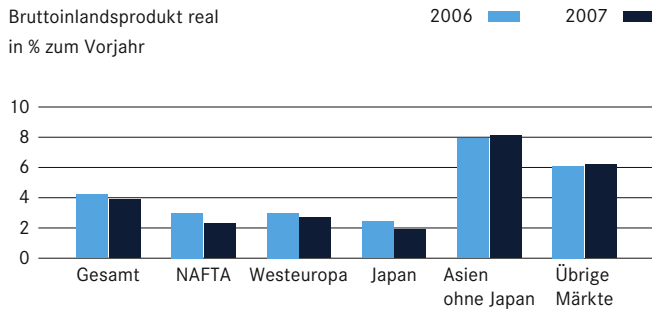
Im November 2007 hat die Daimler AG die Mehrheit an der neu gegründeten »Automotive Fuel Cell Cooperation« erworben. Die Mehrheitsbeteiligung ist ein konsequenter Schritt auf dem Weg unsere Kompetenz in den Zukunftsfeldern und Schlüsseltechnologien für eine emissionsfreie Mobilität auszubauen und unsere Spitzenstellung beim Thema Brennstoffzelle weiter zu stärken. Ballard Power Systems Inc. überführt seine Automobilsparte in die neue Gesellschaft, um sich künftig auf die Vermarktung stationärer Brennstoffzellen-Anwendungen zu konzentrieren. Daimler übernimmt die industrielle Führung der »Automotive Fuel Cell Cooperation« mit einem Anteil von 50,1%. Ford hält weitere 30% und Ballard die verbleibenden 19,9%. Sowohl die Mitarbeiter aus dem Bereich Forschung und Entwicklung als auch sämtliches geistiges Eigentum und Know-how für Brennstoffzellen-Anwendungen im Automobilbereich werden von Ballard in die neue Gesellschaft übertragen. Mit 150 hoch spezialisierten Mitarbeitern und zahlreichen Patenten ist die neu gegründete Gesellschaft führend bei Brennstoffzellen-Anwendungen im Automobilbereich.

Im Dezember 2007 hat Daimler einen Gesellschaftervertrag mit der indischen Hero Group zur Gründung eines Joint Ventures unterzeichnet. Das geplante Gemeinschaftsunternehmen soll zunächst die lokale Herstellung von leichten, mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen für den indischen Volumenmarkt aufnehmen. Die Produktion für Exportmärkte ist für einen späteren Zeitpunkt vorgesehen. Produziert werden sollen Modellvarianten aktueller Produkte von Daimler Trucks, die auf den indischen Markt zugeschnitten werden. Der Antrag zur Genehmigung des Joint Ventures wurde bei der indischen Regierung eingereicht.

Ebenfalls im Dezember 2007 hat Daimler den Immobilienbesitz am Potsdamer Platz in Berlin an die SEB Asset Management verkauft. Das Areal umfasst 19 Gebäude mit einer ober- und unterirdischen Fläche von insgesamt 500.000 Quadratmetern. Die Grundstücke und Gebäude sind im ersten Quartal 2008 auf den Erwerber übergegangen. Der Verkauf ist Teil der laufenden Maßnahmen zur Portfoliooptimierung mit dem Ziel, durch die Fokussierung auf das Kerngeschäft den Value Added zu verbessern.

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt real
in % zum Vorjahr



Quelle: Global Insight

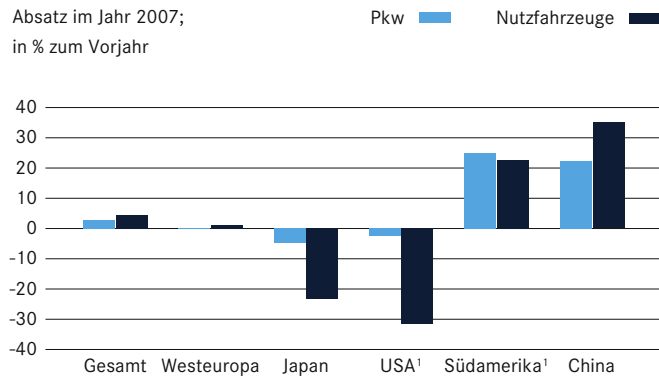
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltwirtschaft. Die stabile Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft hat sich im Jahr 2007 insgesamt fortgesetzt. Das reale Wirtschaftswachstum von 3,8% konnte zwar nicht ganz an die Dynamik des Vorjahres anschließen (4,1%), lag aber noch immer deutlich über dem langfristigen Durchschnitt von rund 3%. Besonders erfreulich waren die solide Wirtschaftsentwicklung in Westeuropa (+2,7%) und der anhaltende Aufschwung in den Schwellenländern (+7,3%). Im Gegensatz dazu schwächte sich die Konjunktur in Japan leicht ab (+1,9%), und in den USA hat sich das Wirtschaftswachstum sogar von 2,9% auf knapp 2,2% deutlich verlangsamt. Obgleich die deutsche Konjunktur nicht ganz an das hervorragende Vorjahr anknüpfen konnte, zählte sie mit einem realen Anstieg des Bruttoinlandsprodukts von 2,5% zu den Wachstumssäulen in Europa. Innerhalb der Schwellenländer trugen alle Regionen zum weltweiten Wachstum bei, allen voran die boomenden Volkswirtschaften China und Indien. Insbesondere China entwickelte sich zunehmend zur globalen Wachstumslokomotive und lieferte erstmals einen größeren Wachstumsbeitrag zur Weltwirtschaft als die USA. Angesichts der deutlich anziehenden Rohstoffpreise, wachstumsdämpfender Auswirkungen einer zum Jahresbeginn restriktiveren Geldpolitik sowie der durch die amerikanische Hypothekenkrise in der zweiten Jahreshälfte einsetzenden Finanzmarkturbulenzen erwies sich die Weltwirtschaft als erfreulich widerstandsfähig. Dennoch verringerte sich das Wachstumstempo im Jahresverlauf – allerdings mit deutlichen regionalen Unterschieden. Bei den weltwirtschaftlichen Ungleichgewichten verbesserte sich das Leistungsbilanzdefizit der USA nur geringfügig, die Devisenreserven und Leistungsbilanzüberschüsse Asiens und der Erdöl exportierenden Länder nahmen dagegen weiter deutlich zu.

Der Euro hat im Jahresverlauf gegenüber dem US-Dollar knapp 12%, dem japanischen Yen rund 5% und gegenüber dem britischen Pfund etwas mehr als 9% an Wert gewonnen.

Automobilmärkte weltweit

Absatz im Jahr 2007;
in % zum Vorjahr



Quelle: VDA 1 Segment Personenwagen einschließlich leichte Nutzfahrzeuge

Automobilmärkte. Die weltweite Automobilkonjunktur verlief im Jahr 2007 bei leicht verringerter Dynamik insgesamt weiter positiv. Dabei war das weltweite Wachstum im Pkw-Bereich (knapp +4%) ausschließlich auf die Nachfrage in den Schwellenländern Asiens und Lateinamerikas sowie in Osteuropa zurückzuführen. Innerhalb der Triademärkte entwickelte sich allein Westeuropa stabil, während die Neuzulassungen in Nordamerika und Japan zurückgingen. Mit Ausnahme Japans und der USA, wo strengere Emissionsvorschriften zu deutlichen Marktrückgängen führten, präsentierten sich die weltweiten Nutzfahrzeugmärkte in einer guten Verfassung (rund +5%).

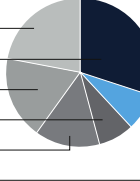
Der US-Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge war mit einem Marktvolumen von 16,1 (i. V. 16,5) Mio. Einheiten parallel zur Verlangsamung der gesamtwirtschaftlichen Dynamik weiter rückläufig. Die Abschwächung des weltweit größten Automobilmarkts hat sich durch die Auswirkungen der Hypothekenkrise, die damit verbundene deutliche Abschwächung des privaten Konsums sowie anhaltend hohe Kraftstoffpreise weiter verstärkt. Im Segmentvergleich profitierten im Jahresverlauf vor allem sogenannte kompakte Crossover-Fahrzeuge mit einer verbrauchseffizienteren Kombination aus Limousine, Kombi und SUV.

Die Region Westeuropa entwickelte sich mit einem Marktvolumen auf Vorjahresniveau insgesamt stabil (14,8 Mio. Pkw). Gleichwohl herrschten zwischen den großen Einzelmärkten erhebliche Unterschiede: Während der Pkw-Absatz in Deutschland (-9%) und Spanien (-1%) zurückging, konnten die Märkte Italien (+7%), Frankreich (+3%) sowie Großbritannien (+2,5%) zulegen. Dem japanischen Pkw-Markt fehlte es erneut an Absatzimpulsen (-5%), wobei sich die demografische Entwicklung zunehmend als belastender Faktor erwies. Demgegenüber setzte sich die rasante Expansion der Märkte in den Schwellenländern Asiens, angeführt von China und Indien, mit unverminderter Geschwindigkeit fort. In Mittel- und Osteuropa verfestigte sich der sehr positive Wachstumstrend weiter. Hier blieb vor allem die Nachfragedynamik in Russland, begünstigt von gestiegenen Verkäufen ausländischer Fahrzeugmarken, unvermindert hoch. Auch in Lateinamerika setzte sich die kräftige Expansion der Vorjahre weiter fort.

Absatzstruktur

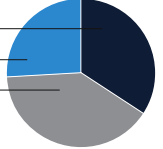
Mercedes-Benz Cars

A-/B-Klasse	22%
C-/CLK-/SLK-Klasse	30%
E-/CLS-Klasse	18%
S-/CL-/SL-Klasse/SLR/Maybach	8%
M-/R-/GL-/G-Klasse	14%
smart	8%



Daimler Trucks

Trucks Europa/Lateinamerika	34%
Trucks NAFTA	26%
Trucks Asia	40%



Die großen Nutzfahrzeugmärkte haben sich im Jahr 2007 uneinheitlich entwickelt. In Nordamerika sahen sich die Hersteller mit einem massiven Einbruch der Lkw-Nachfrage konfrontiert (-32%). Maßgeblich hierfür war einerseits die zyklische Abschwächung der Investitionsgüterkonjunktur. Andererseits hatte das Inkrafttreten der neuen Abgasregelung EPA07 zum 1.1.2007 in den USA zu vorgezogenen Käufen im Jahr 2006 geführt. Auch in Japan brach die Nutzfahrzeugnachfrage vor allem angesichts verschärfter Emissionsnormen um rund ein Viertel ein. Dagegen verzeichnete Westeuropa auf der Basis einer robusten Investitionsgüterkonjunktur auf bereits hohem Niveau ein weiteres Marktwachstum (+1,0%). Zu den Wachstumsmärkten im asiatischen Raum zählte erneut China: Dort expandierte der Nutzfahrzeugabsatz über die einzelnen Segmente hinweg mit zweistelligen Zuwachsraten.

Geschäftsentwicklung

Absatz. Daimler hat im Jahr 2007 insgesamt 2,1 Mio. Fahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 1% übertroffen.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** steigerte den Absatz im Berichtsjahr um 3% auf den neuen Rekordwert von 1.293.200 Personenwagen. Damit haben wir die zu Beginn des Jahres angekündigte Größenordnung übertroffen und unsere weltweite Marktposition im Segment der Premium-Pkw gestärkt. Bei der Marke Mercedes-Benz stieg der Absatz vor allem aufgrund des Markterfolgs der neuen C-Klasse ebenfalls um 3% auf 1.180.100 Fahrzeuge. Mit 107.000 (i. V. 108.000) abgesetzten S-Klasse-Fahrzeugen war Mercedes-Benz erneut mit großem Abstand Marktführer im Luxussegment. Bei der M-Klasse konnte das hohe Vorjahresniveau gehalten werden, während der Absatz der E- und der A-/B-Klasse zurückging. In den USA übertraf die Anzahl der abgesetzten Fahrzeuge mit 251.800 Fahrzeugen das Vorjahresniveau um 1%, und in Westeuropa lag der Absatz nahezu in der Größenordnung des Vorjahres. Besonders erfolgreich war die Marke Mercedes-Benz in den Märkten Osteuropas (+37%), in China (+64%) sowie in Südafrika (+14%). Der Absatz der Marke smart erreichte trotz der Fokussierung des Angebots von ehemals drei Baureihen auf den smart fortwo mit 103.100 Fahrzeugen das Vorjahresniveau. Das neue Modell des fortwo, das seit April 2007 verfügbar ist, wurde von den Kunden sehr positiv aufgenommen. Insgesamt konnte der Absatz des fortwo deshalb um 50% auf 102.100 Fahrzeuge zulegen (vgl. S. 82).

Daimler Trucks hat im Jahr 2007 insgesamt 467.700 schwere, mittelschwere und leichte Lkw abgesetzt. Der Rekordwert von 516.100 Fahrzeugen im Jahr 2006 wurde damit, wie bereits im Geschäftsbericht 2006 angekündigt, nicht erreicht. Maßgeblich für diesen von uns erwarteten Rückgang war die geringere Nachfrage in den USA, in Kanada und in Japan infolge der schärferen Emissionsrichtlinien. Dies führte dazu, dass in erheblichem Umfang Käufe in das Jahr 2006 vorgezogen wurden. Darüber hinaus wurde das Lkw-Geschäft von der allgemeinen Marktabschwächung in den USA beeinträchtigt. Der Absatz des Bereichs Trucks NAFTA ging daher um 36% auf 119.000 Fahrzeuge zurück. Bei Trucks Europa/Lateinamerika war hingegen ein Anstieg um 13% auf 159.900 Fahrzeuge zu verzeichnen. Deutliche Zuwächse waren in Europa (+7% auf 104.400 Fahrzeuge), in Lateinamerika (+27% auf 38.100 Fahrzeuge) sowie im Nahen und Mittleren Osten (+44% auf 6.000 Fahrzeuge) zu verzeichnen. Trucks Asia hat mit 188.700 abgesetzten Fahrzeugen der Marke Mitsubishi Fuso das Vorjahresniveau wieder erreicht. Hierzu haben vor allem der wichtigste Exportmarkt Indonesien, der Nahe und Mittlere Osten sowie das Wachstum in Australien beigetragen; der Absatz in Japan und Taiwan ging indessen aufgrund der schärferen Emissionsvorschriften deutlich zurück (vgl. S. 86).

Der Bereich **Mercedes-Benz Vans** hat im Berichtsjahr mit 289.100 Fahrzeugen (+13%) einen neuen Absatzrekord erzielt. Besonders erfolgreich war der neue Sprinter, der um 17% auf 184.300 Fahrzeuge zulegen konnte. Aber auch bei den Modellen Vito/Viano stieg der Absatz um 6% auf 104.600 Fahrzeuge. In Westeuropa konnten wir den Absatz insgesamt um 14% auf 205.800 Transporter steigern und die führende Marktposition im Transportersegment weiter ausbauen. Mit der Grundsteinlegung für ein Transporterwerk in China haben wir einen wichtigen Schritt für die Präsenz in diesem Wachstumsmarkt vollzogen (vgl. S. 92).

Der Bereich **Daimler Buses** hat das hohe Absatzniveau des Vorjahres um 8% übertroffen. Weltweit hat Daimler Buses 39.000 Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion abgesetzt und seine führende Marktposition im Segment > 8t erfolgreich verteidigt. In Europa haben wir in einem stabilen Markt mit 9.100 (i. V. 8.700) Einheiten den Marktanteil von 21,0% auf 21,5% gesteigert. In Lateinamerika (ohne Mexiko) stieg der Absatz von 17.100 auf 20.100 Einheiten; unser Marktanteil lag hier bei 47,3% (i. V. 48,9%). In der NAFTA lag der Absatz mit 6.100 (i. V. 6.300) Einheiten marktbedingt leicht unter dem Vorjahresniveau (vgl. S. 92).

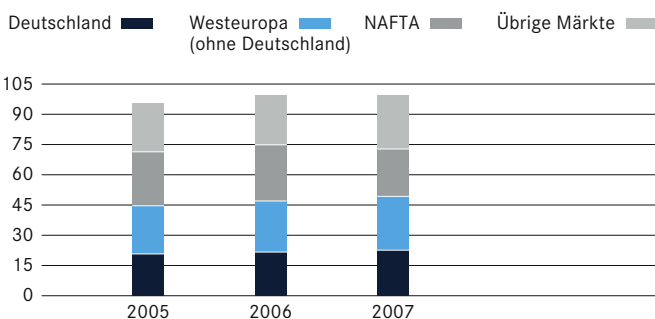
Nach der Abgabe der Mehrheit an Chrysler und dem dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäft hat das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** seine Aktivitäten in der NAFTA neu strukturiert und eine eigenständige Finanzdienstleistungsorganisation in dieser Region aufgebaut. Trotz dieser tief greifenden Veränderungen war der Geschäftsverlauf im Berichtsjahr insgesamt stabil: Das Neugeschäft erreichte mit 27,6 Mrd. € nahezu das Vorjahresniveau. Das Vertragsvolumen erhöhte sich um 4% auf 59,1 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurseffekte stieg es um 9%. Zum Jahresende umfasste das Portfolio 2,3 Mio. finanzierte und verleaste Fahrzeuge. Wachstumsimpulse kamen insbesondere aus der Region Europa, Afrika & Asien/Pazifik (vgl. S. 90 f.).

Marktanteile

	2007	2006	07/06
in %			Veränderung Prozentpunkte
Mercedes-Benz Cars (ohne smart)			
Westeuropa	4,6	4,6	-
davon Deutschland	10,3	9,8	+0,5
USA	1,6	1,5	+0,1
Japan	1,0	1,0	-
Daimler Trucks			
Mittelschwere und schwere Lkw Westeuropa	21,7	22,0	-0,3
davon Deutschland	39,7	40,4	-0,7
Schwere Lkw NAFTA	32,7	33,2	-0,5
Mittelschwere Lkw NAFTA	22,7	21,4	+1,3
Mittelschwere und schwere Lkw Brasilien	30,7	31,9	-1,2
Lkw Japan	23,6	25,4	-1,8
Mercedes-Benz Vans			
Mittlere und schwere Transporter Westeuropa	16,4	16,0	+0,4
davon Deutschland	26,1	25,8	+0,3
Daimler Buses			
Schwere Busse Westeuropa	26,0	25,4	+0,6
davon Deutschland	55,4	52,2	+3,2

Konzernumsatz nach Regionen

in Milliarden €



Auftragslage. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks sowie die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses fertigen auf Bestellung individuell nach den Wünschen der Endkunden ausgestattete Fahrzeuge. Dabei versuchen wir, die Kapazitäten bei einzelnen Modellen flexibel der sich verändernden Nachfrage anzupassen. Insbesondere infolge der starken Nachfrage nach den neuen C-Klasse-Modellen und dem neuen smart fortwo lag der Auftragsbestand bei Mercedes-Benz Cars zum Jahresende deutlich über der Größenordnung des Vorjahres. Bei Daimler Trucks hat sich die Auftragslage in Westeuropa und in Lateinamerika weiterhin sehr positiv entwickelt. Als Folge der starken Abschwächung der Nachfrage in den USA und in Japan war der Auftragsbestand insgesamt aber wie erwartet niedriger als am Jahresende 2006. Die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses erzielten im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Anstieg.

Umsatz. Der Konzernumsatz von Daimler erreichte im Jahr 2007 mit 99,4 Mrd. € das Vorjahresniveau; bereinigt um Wechselkurseffekte war ein Anstieg um 3% zu verzeichnen. Bei Mercedes-Benz Cars stieg das Geschäftsvolumen vor allem aufgrund des Markterfolgs der im Jahresverlauf eingeführten neuen C-Klasse-Modelle auf 52,4 Mrd. €. Der Umsatz des Geschäftsfelds Daimler Trucks war, wie schon zum Jahresende 2006 erwartet, mit 28,5 Mrd. € niedriger als im Vorjahr. Dies ist vor allem auf den deutlichen Marktrückgang in den USA und Japan zurückzuführen. Das Geschäftsfeld Daimler Financial Services hat mit 8,7 (i. V. 8,1) Mrd. € zum Konzernumsatz beigetragen. Im Segment Vans, Buses, Other stieg der Umsatz um 7% auf 14,1 Mrd. €: Sowohl Mercedes-Benz Vans (+13% auf 9,4 Mrd. €) als auch Daimler Buses (+8% auf 4,4 Mrd. €) konnten das Geschäftsvolumen steigern.

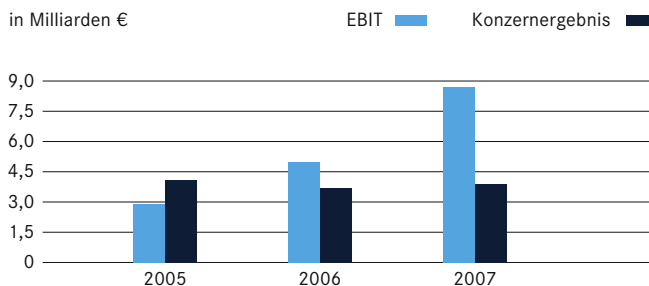
In der regionalen Betrachtung stieg der Umsatz von Daimler in Westeuropa um 5% auf 49,3 Mrd. €. In der NAFTA ging das Geschäftsvolumen um 16% auf 23,5 Mrd. € zurück. Ausschlaggebend hierfür waren nicht nur der Marktrückgang bei Lkw, sondern auch der schwache US-Dollar. In den übrigen Märkten konnten wir das Geschäftsvolumen um 9% auf 26,6 Mrd. € steigern. Besonders deutlich waren die Zuwächse im asiatischen Raum, im Nahen und Mittleren Osten sowie in Osteuropa.

Umsatz

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	99.399	99.222	+0
Mercedes-Benz Cars	52.430	51.410	+2
Daimler Trucks	28.466	31.789	-10
Daimler Financial Services	8.711	8.106	+7
Vans, Buses, Other	14.123	13.151	+7

Ergebnisentwicklung

in Milliarden €



EBIT

Infolge der Abgabe der Mehrheit an der Chrysler Group und dem dazugehörigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäft sind die Ergebnisse dieser Einheiten, die bis zum 3. August 2007 erwirtschaftet wurden, in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als »aufgegebene Aktivitäten« auszuweisen; die Vorjahresangaben wurden entsprechend an die veränderte Struktur angepasst.

Mit dem Abschluss der Transaktion zur Abgabe der Mehrheit an Chrysler am 3. August 2007 wurden sämtliche Vermögenswerte und Schulden, die den Chrysler-Aktivitäten zuzuordnen waren, entkonsolidiert. Der Aufwand aus der Entkonsolidierung betrug 753 Mio. € und ist im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten.

Ab dem 4. August 2007 berücksichtigen wir unsere Beteiligung von 19,9% an der Chrysler Holding LLC im Konzernabschluss auf Basis der Equity-Methode mit einem Zeitversatz von drei Monaten; außergewöhnliche Ergebniseinflüsse sind jedoch ohne Zeitversatz zu berücksichtigen.

Die in der nachfolgenden Tabelle dargestellte Ergebnisgröße EBIT bezieht sich ausschließlich auf die fortgeführten Aktivitäten des Konzerns.

EBIT nach Segmenten

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	4.753	1.783	+167
Daimler Trucks	2.121	1.851	+15
Daimler Financial Services	630	807	-22
Vans, Buses, Other	1.956	1.327	+47
Überleitung	(750)	(776)	-3
Daimler-Konzern	8.710	4.992	+74

Daimler erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr ein EBIT in Höhe von 8,7 Mrd. € (i. V. 5,0 Mrd. €) und konnte damit das für das Jahr 2007 angekündigte Ergebnisziel von mindestens 8,5 Mrd. € übertreffen.

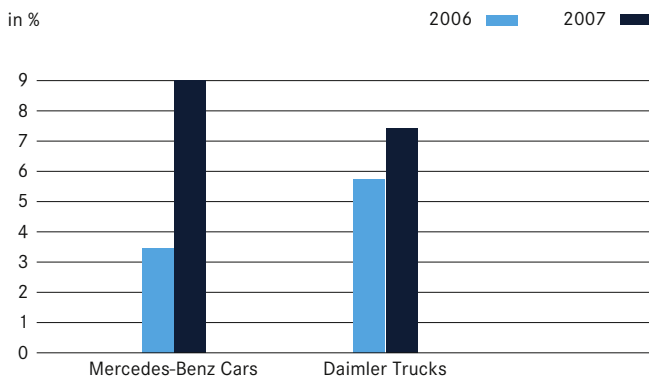
Positiv wirkte das im Vergleich zum Vorjahr deutlich höhere EBIT des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars, das von den erzielten Effizienzsteigerungen und einer günstigen Absatzentwicklung profitierte. Das Geschäftsfeld Daimler Trucks erzielte trotz des Absatzrückgangs in der NAFTA-Region und in Japan ein Ergebnis über dem hohen Niveau des Vorjahres. Daimler Financial Services konnte das Vorjahresergebnis nicht erreichen; das lag insbesondere an den Aufwendungen für den Aufbau einer eigenständigen Organisation im NAFTA-Raum nach der Trennung von Chrysler Financial. Das EBIT von Vans, Buses, Other übertraf aufgrund realisierter Sondererträge im Zusammenhang mit der Übertragung von EADS-Anteilen den Wert des Vorjahres.

Im Rahmen unserer Effizienzsteigerungsprogramme wurden Maßnahmen definiert, durch die die Nutzung unserer Produktionsanlagen weiter optimiert wird. Infolgedessen haben wir, beginnend mit dem 1. Januar 2007, die Abschreibungen an die längeren Nutzungsdauern angepasst. Dies führte im Jahr 2007 zu einem positiven Ergebniseffekt in Höhe von 888 Mio. €; davon entfallen 614 Mio. € auf Mercedes-Benz Cars, 126 Mio. € auf Daimler Trucks und 148 Mio. € auf Vans, Buses, Other (vgl. auch Anmerkung 1 des Konzernanhangs).

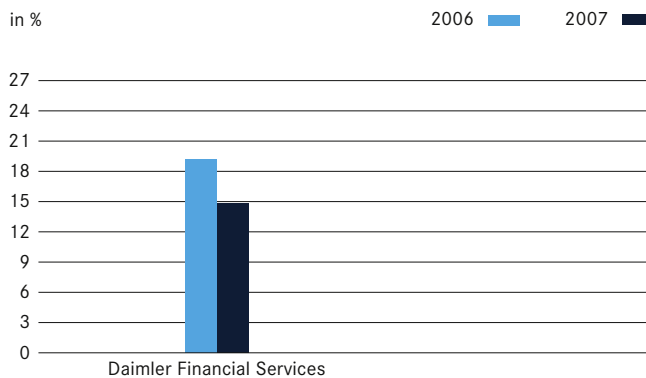
Ungünstigere Währungssicherungskurse haben gegenläufig das operative Ergebnis belastet.

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

Entwicklung der Umsatzrendite (Return on Sales)



Entwicklung der Eigenkapitalrendite (Return on Equity)



Sonderfaktoren im EBIT

	2007	2006
Werte in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars		
Finanzielle Unterstützung von Lieferanten	(82)	-
Einstellung des smart forfour	-	(946)
Personalanpassungsmaßnahmen im Rahmen von CORE	-	(286)
Belastung aus neuen Altersteilzeitverträgen	-	(216)
Daimler Trucks		
Anpassung Pensionspläne/Gesundheitsfürsorgeleistungen	86	(161)
Veräußerung von Immobilien in Japan	78	-
Belastungen aus neuen Altersteilzeitverträgen	-	(134)
Veräußerung der Off-Highway-Aktivitäten	-	13
Vans, Buses, Other		
Erträge/Aufwendungen im Zusammenhang mit der Übertragung von EADS-Anteilen	1.573	519
Restrukturierungsprogramm bei EADS	(114)	-
Aufwendungen für Restrukturierung und UAW-Vertrag bei Chrysler	(322)	-
Veräußerung von Immobilien	73	271
Veräußerung der Off-Highway-Aktivitäten	-	253
Belastungen aus neuen Altersteilzeitverträgen	-	(29)
Überleitung		
Neues Managementmodell	(256)	(349)

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** verbesserte sein EBIT im Geschäftsjahr 2007 auf 4.753 (i.V. 1.783) Mio. € und übertraf mit einer Umsatzrendite von 9,1% sogar das von 7% auf 8% angehobene Ziel deutlich.

Die Kosteneffizienz des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars konnte durch die Umsetzung des Programms CORE weiter verbessert werden. Am deutlich höheren Ergebnis des Geschäftsfelds hatte darüber hinaus die positive Absatzentwicklung, insbesondere bei der C-Klasse, einen erheblichen Anteil. Gegenläufig haben Wechselkurseffekte das Ergebnis im Jahr 2007 belastet.

Die Ergebnisentwicklung war zudem durch den Wegfall der Sonderfaktoren aus dem Vorjahr (Belastungen von 1,4 Mrd. €) positiv beeinflusst. Hiervon standen 946 Mio. € im Zusammenhang mit der Einstellung des smart forfour, und 286 Mio. € entfielen auf Personalanpassungen im Rahmen des Programms CORE. Ferner resultierte ein Aufwand von 216 Mio. € aus der sofortigen erfolgswirksamen Erfassung der im Jahr 2006 abgeschlossenen Alterssteilzeitverträge. Im Jahr 2007 führte die finanzielle Unterstützung von insolvenzgefährdeten Lieferanten zu einer Belastung von 82 Mio. €.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** erzielte im Geschäftsjahr 2007 ein EBIT von 2.121 (i.V. 1.851) Mio. € und konnte damit trotz des Absatzrückgangs in einigen wichtigen Märkten die Umsatzrendite von 5,8% auf 7,5% steigern.

Der Ergebnisanstieg ist im Wesentlichen auf drei Ursachen zurückzuführen: die im Rahmen des Global Excellence Programms erzielten Effizienzsteigerungen, höhere Lkw-Absätze sowie einen günstigeren Modellmix in Europa und Lateinamerika.

Gegenläufig wirkten der erwartete niedrigere Lkw-Absatz in den USA, in Kanada und Japan sowie der konjunkturbedingte Marktrückgang in den USA.

Sonderfaktoren haben darüber hinaus die Ergebnisse beider Jahre beeinflusst. Das Berichtsjahr beinhaltet einen Ertrag in Höhe von 78 Mio. € aus der Veräußerung von Immobilien der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) in Japan. Infolge der Anpassung bestehender Pensionspläne bei unserer Tochtergesellschaft MFTBC ergab sich zudem ein Ertrag in Höhe von 86 Mio. €. Im Vorjahr belasteten zusätzliche künftige Gesundheitsfürsorgeleistungen (161 Mio. €) sowie die Berücksichtigung der Auswirkungen der im Jahr 2006 abgeschlossenen Altersteilzeitverträge (134 Mio. €) das EBIT. Die Veräußerung der Off-Highway-Aktivitäten hingegen führte im Vorjahr zu einem Ertrag von 13 Mio. €.

Das EBIT von **Daimler Financial Services** lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 630 (i. V. 807) Mio. € unter dem Vorjahresniveau. Dennoch erreichte das Geschäftsfeld im Jahr 2007 mit einer Eigenkapitalrendite von 14,8% das angekündigte Ziel von mehr als 14%.

Die insgesamt gute Geschäftsentwicklung bei Daimler Financial Services konnte die Ergebnisbelastung im Zusammenhang mit dem Aufbau einer neuen Finanzdienstleistungsorganisation im NAFTA-Raum infolge der Abgabe der Mehrheit an den Chrysler-Aktivitäten nicht ausgleichen. Trotz eines leichten Anstiegs der Risikokosten lagen diese unter dem langfristigen Durchschnitt.

Das EBIT des Segments **Vans, Buses, Other** lag im abgelaufenen Geschäftsjahr 2007 bei 1.956 (i. V. 1.327) Mio. €.

Die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses profitierten von einer guten Absatzentwicklung und erzielten jeweils höhere Ergebnisse.

Zum Ergebnisanstieg des Segments haben auch die Sondererträge im Zusammenhang mit der Übertragung von EADS-Anteilen in Höhe von insgesamt 1.573 (i. V. 519) Mio. € beigetragen. Der Anteil von Daimler am Ergebnis der EADS betrug im Berichtszeitraum 13 (i. V. -193) Mio. €. Darin spiegeln sich unter anderem eine reduzierte Anteilsquote sowie anteilige Aufwendungen wider, die bei der EADS im Jahr 2007 im Zusammenhang mit dem Restrukturierungsprogramm Power8 (114 Mio. €) und als Folge der Auslieferungsverzögerungen beim Airbus A400M anfielen. Im anteiligen Ergebnisbeitrag des Vorjahres sind Aufwendungen berücksichtigt, die bei der EADS aufgrund der Verzögerungen beim Airbus A380 und der Entscheidung zur Entwicklung des Airbus A350 XWB entstanden sind.

Seit August 2007 beziehen wir unsere Beteiligung an Chrysler in Höhe von 19,9% mit einem dreimonatigen Zeitversatz nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein; die daraus resultierenden Ergebnisbeiträge werden dem Segment Vans, Buses, Other zugeordnet. Im Jahr 2007 ergab sich hieraus ein negativer Ergebnisbeitrag von 377 Mio. €; in diesem Ergebnisbeitrag sind Aufwendungen von 322 Mio. € ohne Zeitversatz berücksichtigt, die bei Chrysler aufgrund zusätzlicher Restrukturierungsmaßnahmen und einer mit der UAW im Herbst 2007 geschlossenen Vereinbarung entstanden sind.

Aus der Veräußerung nicht mehr betriebsnotwendiger Immobilien resultierte im Jahr 2007 ein Ertrag von 73 (i. V. 271) Mio. €. Das Vorjahresergebnis des Segments war zudem durch die veräußerten Off-Highway-Aktivitäten mit 253 Mio. € positiv beeinflusst.

Der **Überleitungsposten** zum EBIT des Konzerns enthält zentrale Aufwendungen (2007: 785 Mio. €; 2006: 847 Mio. €) und Erträge infolge der Eliminierung konzerninterner Vorgänge (2007: 35 Mio. €; 2006: 71 Mio. €). Die zentralen Aufwendungen umfassen insbesondere Aufwendungen für die Umsetzung des Neuen Managementmodells sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren, die nicht den Geschäftsfeldern zuzuordnen sind.

Finanzielle Steuerungsgrößen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Eigenkapitalkostensatz wird entsprechend dem Capital-Asset-Pricing-Modell (CAPM) durch den Zinssatz für langfristige, risikofreie Wertpapiere (z. B. Staatsanleihen) zuzüglich einer Risikoprämie für das spezifische Risiko der Anlage in Aktien der Daimler AG bestimmt. Der Fremdkapitalkostensatz ergibt sich aus dem Verzinsungsanspruch unserer Finanzierungsverbindlichkeiten. Der Kostensatz für Pensionsverpflichtungen wird auf Basis der nach IFRS verwendeten Diskontierungssätze bestimmt. Die erwartete Rendite der Liquidität orientiert sich am Geldmarktzinssatz. Die erwartete Rendite des Planvermögens der Pensionsfonds ergibt sich aus der erwarteten Verzinsung des zur Erfüllung der Pensionsverpflichtungen angelegten Planvermögens.

Der Kapitalkostensatz des Konzerns ist der gewichtete Mittelwert der einzelnen Verzinsungsansprüche bzw. -erwartungen; im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz bei 7% nach Steuern. Auf der Ebene der industriellen Geschäftsfelder belief sich der Kapitalkostensatz vor Steuern auf 11%, für Daimler Financial Services wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von 14% verwendet.

Kapitalkostensatz

	2007	2006
in Prozent		
Konzern, nach Steuern	7	7
Industrielle Geschäftsfelder, vor Steuern	11	11
Financial Services, vor Steuern	14	14

Als Folge der durch die Abgabe der Mehrheit an den Chrysler-Aktivitäten veränderten Kapitalstruktur sowie durch Veränderungen in der deutschen Steuergesetzgebung ändern sich ab dem Jahr 2008 die Kapitalkostensätze für den Konzern auf 8% (nach Steuern), für die industriellen Geschäftsfelder auf 12% (vor Steuern) und für das Finanzdienstleistungsgeschäft auf 13% (vor Steuern).

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

Value Added

Der Value Added des Konzerns stieg um 0,7 auf 1,4 Mrd. €, dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 10,5% (i.V. 8,3%). Der Mindestverzinsungsanspruch von 7% konnte somit deutlich übertroffen werden. Nicht nur der Rückgang der Net Assets, insbesondere infolge der Entkonsolidierung der Chrysler-Aktivitäten, sondern auch der bei nahezu allen Geschäftsfeldern zu verzeichnende Anstieg des EBIT waren ursächlich für die Verbesserung des Value Added. In der Überleitung zum Net Operating Profit wurde die positive Entwicklung des EBIT teilweise kompensiert durch die negativen Ergebnisbeiträge der aufgegebenen Aktivitäten sowie die im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler vorzunehmenden Wertberichtigung aktiver latenter Steuern in den USA.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** konnte den Value Added von 0,9 Mrd. € auf 3,9 Mrd. € deutlich erhöhen. Der Anstieg resultierte bei nahezu unveränderten durchschnittlichen Net Assets insbesondere aus der Ergebnisverbesserung infolge der positiven Absatzentwicklung sowie der erzielten Effizienzsteigerungen im Rahmen des Programms CORE.

Im Geschäftsfeld **Daimler Trucks** stieg der Value Added insbesondere aufgrund des Anstiegs des EBIT bei gleichzeitig rückläufigen Net Assets um 0,3 Mrd. €. Zu der Ergebnisentwicklung führten die erfreuliche Absatzentwicklung in Europa und Lateinamerika sowie die Effizienzsteigerungen im Rahmen des Global Excellence Programms. Zurückzuführen war die Entwicklung der Net Assets insbesondere auf den Rückgang der Sachanlagen nach der Veräußerung von Immobilien bei der MFTBC sowie den Rückgang der Vorratsbestände.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** verzeichnete mit 33 Mio. € einen Rückgang des Value Added (i.V. 218 Mio. €), der überwiegend durch Aufwendungen für den Aufbau einer eigenständigen Finanzdienstleistungsorganisation im NAFTA-Raum bedingt war.

In den operativen Einheiten des Segments **Vans, Buses, Other** verbesserte sich der Value Added um 0,7 Mrd. € auf 1,0 Mrd. €. Der starke Anstieg war insbesondere auf Erträge infolge der Übertragung von EADS-Anteilen zurückzuführen. Darüber hinaus konnten auch die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses aufgrund der Ergebnissteigerungen den Value Added verbessern.

Value Added

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	1.380	631	+119
Mercedes-Benz Cars	3.892	915	.
Daimler Trucks	1.447	1.107	+31
Daimler Financial Services	33	218	-85
Vans, Buses, Other	988	277	.

Net Assets

	2007	2006	07/06
Durchschnitt in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	7.831	7.887	-1
Daimler Trucks	6.127	6.762	-9
Daimler Financial Services ¹	4.268	4.200	+2
Vans, Buses, Other	8.804	9.544	-8
Net Assets der Geschäftsfelder	27.030	28.393	-5
Net Assets der aufgegebenen Aktivitäten	7.186	12.470	-42
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ²	5.569	8.204	-32
Sonstige Überleitung ²	(598)	(483)	+24
Daimler-Konzern	39.187	48.584	-19

1 Eigenkapital

2 Industriegeschäft

Überleitung zum Net Operating Profit

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	4.753	1.783	+167
Daimler Trucks	2.121	1.851	+15
Daimler Financial Services	630	807	-22
Vans, Buses, Other	1.956	1.327	+47
EBIT der Geschäftsfelder	9.460	5.768	+64
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ¹	(440)	810	.
Ertragsteuern ²	(4.147)	(1.770)	+134
Sonstige Überleitung	(750)	(776)	-3
Net Operating Profit	4.123	4.032	+2

1 Bereinigt um das darin enthaltene Zinsergebnis nach Steuern.

2 Angepasst um Ertragsteuern auf das Zinsergebnis.

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

Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Net Assets des Industriegeschäfts			
Immaterielle Vermögenswerte	5.128	7.486	-32
Sachanlagen	14.600	32.603	-55
Vermietete Gegenstände	8.186	10.383	-21
Vorräte	13.604	17.736	-23
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.135	7.423	-17
Übrige Forderungen und Vermögenswerte	5.382	4.827	+12
Abzgl. Rückstellungen für sonstige Risiken	(13.010)	(23.330)	-44
Abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(6.730)	(13.478)	-50
Abzgl. übrige Schulden	(10.186)	(14.457)	-30
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern	2.158	7.587	-72
Eigenkapital Financial Services	4.390	8.821	-50
Net Assets (Nettovermögen)	29.657	45.601	-35

Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Umsatzerlöse	99.399	99.222	+0
Umsatzkosten	(75.404)	(78.782)	-4
Bruttoergebnis vom Umsatz	23.995	20.440	+17
Vertriebskosten	(8.956)	(8.936)	+0
Allgemeine Verwaltungskosten	(4.023)	(4.088)	-2
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	(3.158)	(3.018)	+5
Sonstiges betriebliches Ergebnis	27	642	-96
Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen	1.053	(148)	.
Übriges Finanzergebnis	(228)	100	.
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) ¹	8.710	4.992	+74
Zinsergebnis	471	(90)	.
Ergebnis vor Ertragsteuern	9.181	4.902	+87
Ertragsteuern	(4.326)	(1.736)	+149
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	4.855	3.166	+53
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	(870)	617	.
Konzernergebnis	3.985	3.783	+5
Auf Minderheitsanteile entfallender Gewinn	(6)	(39)	-85
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG	3.979	3.744	+6

¹ EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen (2007: 444 Mio. €; 2006: 418 Mio. €).

Die **Umsatzerlöse** von Daimler lagen mit 99,4 Mrd. € leicht über dem Niveau des Vorjahres (99,2 Mrd. €). Bereinigt um Währungseffekte stieg der Umsatz um 3%.

Die **Umsatzkosten** lagen im Jahr 2007 mit 75,4 Mrd. € um 4% unter dem Vorjahreswert und entwickelten sich damit gegenläufig zum Umsatz. Das Bruttoergebnis vom Umsatz verbesserte sich von 20,6% auf 24,1%. Dieser Anstieg steht im Zusammenhang mit Effizienzsteigerungsmaßnahmen, zu denen auch positive Ergebniseffekte aus der Anpassung der Abschreibungen unserer Produktionsanlagen an die längeren Nutzungsdauern beigetragen haben. Darüber hinaus war das Jahr 2006 durch Aufwendungen im Zusammenhang mit der Restrukturierung von smart (0,7 Mrd. €) und mit Personalanpassungsmaßnahmen bei Mercedes-Benz Cars (0,2 Mrd. €) belastet.

Die **Vertriebskosten** erhöhten sich leicht von 8,9 Mrd. € auf 9,0 Mrd. €. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen blieb mit 9% gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr gingen die **allgemeinen Verwaltungskosten** um 2% auf 4,0 Mrd. € zurück. Dies war im Wesentlichen auf geringere Aufwendungen für Personalmaßnahmen im Rahmen des neuen Managementmodells zurückzuführen. Der Anteil der Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen sank im Vergleich zum Vorjahr um 0,1%-Punkte auf 4,0%.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** betragen im Berichtsjahr 3,2 (i. V. 3,0) Mrd. €. Der Anstieg resultierte insbesondere aus höheren Aufwendungen im Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten im Bereich der alternativen Antriebe sowie der Weiterentwicklung der Sicherheitsstandards. Der Anteil der Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen lag bei 3,2% (i. V. 3,0%).

Der Rückgang des **sonstigen betrieblichen Ergebnisses** um 0,6 Mrd. € ist darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr positive Ergebnisse aus der Veräußerung der Off-Highway-Aktivitäten (0,2 Mrd. €) sowie aus Versicherungsentschädigungen (0,2 Mrd. €) enthalten waren. Darüber hinaus wurden im Vorjahr höhere Erträge aus der Veräußerung von nicht betriebsnotwendigen Immobilien realisiert.

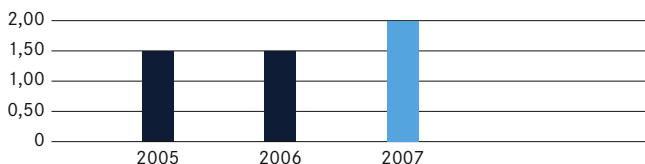
Im Jahr 2007 belief sich das **Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen** auf 1,1 Mrd. €, gegenüber einem negativen Ergebnisbeitrag von 0,1 Mrd. € im Jahr 2006. Zu dieser Ergebnisverbesserung haben im Wesentlichen Sondererträge im Zusammenhang mit der Übertragung von EADS-Anteilen in Höhe von insgesamt 1,5 Mrd. € beigetragen. Der Anteil von Daimler am Ergebnis der EADS betrug im Berichtszeitraum 13 (i. V. -193) Mio. €. Zudem beinhaltet das Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen ab dem 4. August 2007 unsere Beteiligung an Chrysler in Höhe von 19,9%, die wir grundsätzlich mit einem dreimonatigen Zeitversatz nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbeziehen; hieraus ergab sich im Jahr 2007 ein negativer Ergebnisbeitrag von 0,4 Mrd. €. In diesem anteiligen Ergebnisbeitrag sind jedoch Aufwendungen von 0,3 Mrd. € ohne Zeitversatz berücksichtigt, die bei Chrysler aufgrund zusätzlicher Restrukturierungsmaßnahmen und einer mit der UAW im Herbst 2007 geschlossenen Vereinbarung entstanden sind.

Das **übrige Finanzergebnis** war im Jahr 2007 mit 0,2 Mrd. € negativ, verglichen mit einem positiven Finanzergebnis im Jahr 2006 (0,1 Mrd. €). Das übrige Finanzergebnis beinhaltet in beiden Jahren Gewinne aus der Marktbewertung von Derivaten, die im Zusammenhang mit der Übertragung von EADS-Anteilen abgeschlossen wurden (2007: 0,1 Mrd. €; 2006: 0,5 Mrd. €). Weitergehende Informationen zur Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses können der Anmerkung 6 des Konzernanhangs entnommen werden.

Die Verbesserung des **Zinsergebnisses** von -0,1 auf 0,5 Mrd. € ist überwiegend durch höhere Zinserträge aufgrund der positiven Entwicklung der Nettoliquidität bedingt. Ferner trug die Bewertung derivativer Finanzinstrumente zum Anstieg bei.

Dividende je Aktie

in €



Im Jahr 2007 erreichte der Aufwand für **Ertragsteuern** 4,3 (i. V. 1,7) Mrd. €. Der starke Anstieg resultiert größtenteils aus Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern. Diese waren bisher im Wesentlichen in den Chrysler-Einheiten aktiviert und ergaben sich aufgrund zeitlicher Bewertungsunterschiede zwischen Handels- und Steuerbilanz. Auf diese latenten Steuern, die weiterhin dem Daimler-Konzern zuzurechnen sind, mussten Wertberichtigungen in Höhe von 2,2 Mrd. € vorgenommen werden, da sich aufgrund der Chrysler-Transaktion die Voraussetzungen für die Realisierung der zukünftigen Steuervorteile verändert haben. Darüber hinaus ergab sich ein höherer Steueraufwand infolge des höheren zu versteuernden Ergebnisses aus dem operativen Geschäft.

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

Das **Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten** betrug 4,9 (i. V. 3,2) Mrd. €. Das entsprechende Ergebnis je Aktie lag mit 4,67 € über dem Vorjahreswert von 3,06 €.

Das **Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten** nach Steuern beinhaltet sowohl die operativen Ergebnisse der Chrysler Group und des dazugehörigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäfts bis einschließlich 3. August 2007 als auch das Zinsergebnis und die Ertragsteuern, die auf diese Aktivitäten entfallen, und belief sich auf -0,9 (i. V. 0,6) Mrd. €. Im Ergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres ist ein Aufwand aus der Entkonsolidierung der Chrysler-Aktivitäten in Höhe von 0,8 Mrd. € enthalten.

Das **Konzernergebnis** stieg um 0,2 Mrd. € auf 4,0 Mrd. €; das Ergebnis je Aktie erhöhte sich von 3,66 € auf 3,83 €.

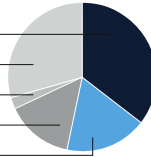
Dividende

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der am 9. April 2008 stattfindenden Hauptversammlung vor, 2,00 € je dividendenberechtigter Stückaktie auszuschütten. Bezogen auf die zum 31. Dezember 2007 dividendenberechtigten Aktien entspricht dies einer Ausschüttung in Höhe von 2.028 Mio. €. Die vorgeschlagene Dividende berücksichtigt sowohl die Entwicklungen des operativen Ergebnisses und Cash Flows im abgelaufenen Jahr 2007 als auch die Perspektiven für die folgenden Geschäftsjahre.

Im Vorjahr wurden 1.542 Mio. € bzw. 1,50 € je Aktie ausgeschüttet.

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

Daimler-Konzern	272.382
Mercedes-Benz Cars	97.526
Daimler Trucks	80.067
Daimler Financial Services	6.743
Vans, Buses, Other	39.968
Vertrieb Fahrzeuge	48.078



Beschäftigung

Weltweit 272.382 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Zum 31. Dezember 2007 beschäftigte Daimler weltweit 272.382 (i. V. 274.024) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon waren 166.679 (i. V. 166.592) in Deutschland und 24.053 (i. V. 27.629) in den USA tätig. Die Zahl der Auszubildenden belief sich auf 9.300 (i. V. 9.352). Gegenüber dem Vorjahr nahm die Zahl der Beschäftigten insbesondere aufgrund der Umsetzung des neuen Managementmodells und weiterer Effizienzsteigerungsmaßnahmen ab.

Bei Mercedes-Benz Cars waren 97.526 (i. V. 99.343) Personen beschäftigt. Im Geschäftsfeld Daimler Trucks war die Entwicklung uneinheitlich: Während die Belegschaft in Europa und Brasilien infolge der hohen Nachfrage kräftig gestiegen ist, mussten wir in Nordamerika aufgrund des rückläufigen Marktes Personal abbauen. Zum Jahresende 2007 waren bei Daimler Trucks 80.067 (i. V. 83.237) Personen tätig. Im Geschäftsfeld Daimler Financial Services war die Zahl der Beschäftigten mit 6.743 (i. V. 6.813) um 1% niedriger als vor einem Jahr. Bei Mercedes-Benz Vans haben wir wegen der hohen Sprinter-Nachfrage vor allem im Werk Düsseldorf die Beschäftigung deutlich erhöht. Auch bei Daimler Buses stieg die Zahl der Beschäftigten.

Im Jahr 2007 betrugen die Personal- und Sozialaufwendungen 20,3 (i. V. 23,6) Mrd. €.

Planmäßige Umsetzung des neuen Managementmodells.

Die Implementierung des neuen Managementmodells, das im Januar 2006 vorgestellt wurde, verlief auch im Jahr 2007 planmäßig. Seit Beginn des Programms wurden die weltweiten Verwaltungsfunktionen zusammengefasst und die Prozesse vereinheitlicht. Auch bei der Personalreduzierung in den Verwaltungsfunktionen liegen wir voll im Plan.

Mitarbeiter profitieren vom Erfolg des Unternehmens.

Für das Jahr 2007 legte der Vorstand für die rund 131.000 anspruchsberechtigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Daimler AG eine freiwillige Ergebnisbeteiligung in Höhe von 3.750 € fest, die den Vorjahresbetrag von 2.000 € deutlich übertrifft. Die Ergebnisbeteiligung 2007 wird im April 2008 ausbezahlt werden. Mit dieser hohen Ergebnisbeteiligung würdigt das Unternehmen den großen Beitrag der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Unternehmenserfolg im Berichtsjahr.

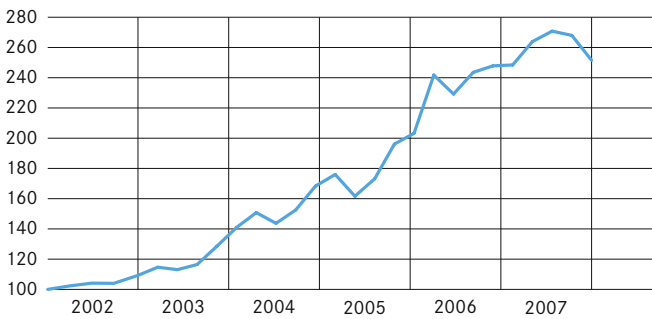
Auch über das Programm zum Erwerb von Belegschaftsaktien partizipieren unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an der Entwicklung von Daimler. Im Jahr 2007 nahmen rund 22.600 Beschäftigte aus Deutschland und neun weiteren europäischen Ländern das Angebot zum steuerlich begünstigten Erwerb von Daimler-Aktien wahr. Im Durchschnitt wurden von jedem Mitarbeiter, der an der Aktion teilnahm, 20 Aktien erworben. Zum Jahresende 2007 waren rund 65% unserer Beschäftigten in Deutschland Belegschaftsaktionäre.

Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit und Anteil von Frauen in Führungsfunktionen gestiegen.

Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Daimler hat sich im Berichtsjahr von 14,3 auf 14,7 Jahre leicht erhöht. In Deutschland waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Durchschnitt seit 17,5 (i. V. 17,1) Jahren bei Daimler beschäftigt. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 10,6 (i. V. 10,3) Jahren.

Der Anteil der Frauen an der Gesamtbelegschaft betrug in der Daimler AG zum Jahresende 2007 12,7% (i. V. 12,9%). In den Führungsfunktionen der Ebenen 1 bis 4 stieg der Anteil der Frauen gegenüber dem Vorjahr von 9,1% auf 9,8%.

Entwicklung der Rohmaterialpreise 2002–2007 (indiziert)



Einkauf

Einkaufsaktivitäten weiter optimiert. Unsere Beschaffungsaktivitäten wurden im Jahr 2007 insgesamt durch eine hohe Volatilität auf den Beschaffungsmärkten beeinflusst. Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen war es unserer globalen Einkaufsorganisation möglich, weitere signifikante Einsparungen bei den Materialkosten zu erzielen. Bedingt durch die Trennung von Chrysler starteten wir im Berichtsjahr zudem in eine Phase der Neuausrichtung. Wir verfolgen dabei das Ziel, unsere globale Wettbewerbsfähigkeit dauerhaft zu sichern. Dabei sind wir insbesondere bestrebt, die Beziehungen zu unseren Lieferanten kontinuierlich weiterzuentwickeln. Zudem treiben wir die weltweite Suche nach neuen innovativen Lieferanten (Global Sourcing) voran.

Deutlicher Anstieg der Rohstoffpreise. Die Preise für unsere wichtigsten Rohmaterialien, insbesondere Stahl, Öl, Gummi und bestimmte Edelmetalle, verharrten im Jahr 2007 auf hohem Niveau oder sind teilweise sogar noch weiter gestiegen. Dies war unter anderem durch die höhere Rohstoffnachfrage aus den Schwellenländern bedingt. Daimler reagiert auf diese Entwicklung mit dem Abschluss von Langzeitverträgen, die mögliche Risiken für die Materialversorgung sowie Effekte aus den Preisschwankungen vermindern.

Kontinuierliches Risikomanagement. Im Rahmen unseres Risikomanagements (Supplier Risk Management) verfolgen wir kontinuierlich die Entwicklung der wirtschaftlichen Situation von Lieferanten. Ein solides Lieferantenmanagement und strategische Einkaufsentscheidungen wie gezielte Materialgruppenstrategien sind zur Erschließung weiterer Optimierungspotenziale von entscheidender Bedeutung.

Zusammenarbeit mit Zulieferern. Für Daimler hat die Beziehung zu seinen Lieferanten traditionell eine große Bedeutung. Wir orientieren uns dabei an Werttreibern wie Qualität, Technologie und Kosten. Gleichzeitig werden qualitative Kriterien wie Kommunikation, Engagement und Integrität berücksichtigt. Anhand dieser Kriterien sind wir in der Lage, Geschäftsprozesse transparent zu machen, Leistung objektiv zu vergleichen sowie die Ergebnisse mit unseren Lieferanten zu analysieren. Es gelten für uns weiterhin die Prämissen für eine leistungsorientierte Kooperation mit den Lieferanten. Unser Ziel ist es, die Zusammenarbeit mit den Lieferanten durch die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres Partnerschaftsmodells weiter zu verbessern.

Integrierte Einkaufsorganisation. Auch nach der Abgabe der Mehrheit an Chrysler verfügt Daimler über eine zentrale Einkaufsorganisation, den Bereich Corporate Procurement Services (CPS). CPS verantwortet die übergreifenden Themen im Einkauf wie Strategie, Kommunikation, zentrales Lieferantenmanagement, globale Prozesse und IT-Systeme. Gleichzeitig ist die Einkaufsorganisation eng mit den operativ tätigen Geschäftsfeldern verzahnt. Darüber hinaus setzen wir zur Nutzung von Synergien, einheitlichen Prozessen und Systemen die Integration der weltweiten Einkaufsstandorte fort. Auch die Einkaufsbüros in Südostasien und Nordostasien bilden einen wichtigen Baustein unserer Beschaffungsaktivitäten.

Informationstechnologie

Informationstechnologie ermöglicht optimale Steuerung aller Geschäftsprozesse. Die Informationstechnologie (IT) nimmt bei Daimler einen hohen Stellenwert ein. Nahezu alle Geschäftsprozesse wie die Produktentwicklung, die Fahrzeugproduktion, die Abläufe im Vertrieb, im Finanzwesen oder im Controlling werden durch die IT unterstützt. Die IT-Strategie ist fest in die Unternehmensstrategie integriert. Die IT-Organisation verfolgte im Geschäftsjahr 2007 insbesondere die beiden wesentlichen Ziele: neue oder optimierte Geschäftsprozesse zu ermöglichen sowie durch IT-Unterstützung eine höhere Kosteneffizienz zu erzielen.

Im Daimler Corporate Network sind nach der Trennung von Chrysler weltweit über 120 Standorte miteinander verbunden. Mehr als 4.000 unterschiedliche Software-Anwendungen unterstützen unsere Geschäftsprozesse auf allen Gebieten der Wertschöpfungskette. Täglich werden mehr als 1,5 Mio. E-Mails und rund 20 Mio. Internet-Zugriffe verarbeitet. Vor allem durch die globale Ausrichtung und die starke IT-Durchdringung der Geschäftsprozesse nehmen die Komplexität und die Anforderungen an die IT stetig zu.

Große IT-Herausforderungen durch die Abgabe der Mehrheit an Chrysler. Da die IT bei DaimlerChrysler konzernweit integriert war, kam es durch die Abgabe der Mehrheit an Chrysler zu großen Veränderungen. Zum Jahresende 2007 waren die Aktivitäten der Trennung der IT noch nicht komplett abgeschlossen. In einzelnen Fällen haben wir auf eine Duplizierung der IT-Systeme verzichtet und zwischen Daimler und Chrysler langfristige Servicevereinbarungen abgeschlossen. Darüber hinaus mussten der neue Firmenname und der damit verbundene Unternehmensauftritt in allen IT-Systemen hinterlegt werden.

Projekte und Initiativen im Jahr 2007. Im Rahmen des Projekts »Consolidation of IT-Operations & Support« (CITOS) setzte der IT-Bereich im Berichtsjahr die Konsolidierung und Optimierung der IT-Infrastruktur fort. Das Programm ist bis Ende 2008 angelegt.

Im Rahmen der Initiative »Digitale Fabrik« haben wir eine deutlich frühere und damit ressourcenschonende Erprobung der neuen C-Klasse ermöglicht. Erstmals spulte ein digitaler Prototyp des neuen Modells eine Million Testkilometer in Rechnersystemen ab. Im Zuge der virtuellen Erprobung wurden so frühzeitig bereits wertvolle Informationen zu Komfort- und Crashverhalten, Energiemanagement und Aerodynamik gewonnen.

Bei Freightliner wurde mit innovativer IT-Unterstützung und mithilfe des »Run Smart«-Ansatzes eine deutlich schnellere Entwicklung und Marktreife des neuen Schwer-Lkw Cascadia ermöglicht.

Der IT-Bereich führte bei Daimler Buses in dem neu errichteten Zentrallager in Ulm ein neues Warenmanagementsystem auf Basis von SAP ein. Mit der damit verbundenen Erhöhung der Lieferfrequenzen und der Verlängerung der Bestellannahmezeiten konnte Evobus signifikante Wettbewerbsvorteile erreichen.

Bei Mitsubishi Fuso in Japan wurde der IT-Betrieb komplett neu gestaltet. Als Folge der Zentralisierung des IT-Betriebs werden IT-Dienstleistungen seit Mitte 2007 nur noch von einem Lieferanten erbracht. Des Weiteren wurden die asiatischen Rechenzentren in Singapur konzentriert.

Zusätzlich zu den Aktivitäten im Zusammenhang mit der Trennung von Chrysler lag der Fokus der IT für die Vertriebs-, After-Sales- und Financial-Services-Bereiche im Jahr 2007 auf der Standardisierung der Applikationen in den dezentralen Einheiten. So erfolgte der Rollout von globalen wie von regional-spezifischen Lösungen wie beispielsweise den SAP-basierten Vertriebssystemen. Darüber hinaus haben wir Projekte zur Erstellung von internetbasierten Lösungen für den Fahrzeugverkäufer, Finanzberater und Endkunden implementiert.

Forschung und Entwicklung

Forschungs- und Entwicklungsarbeit enger verzahnt.

Bereits im Jahr 2006 wurden die Entwicklungsbereiche für die Produkte des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars und die Konzernforschungs- und Vorentwicklungsaufgaben für alle automobilen Geschäftsfelder im neuen Ressort Konzernforschung & Entwicklung Mercedes-Benz Cars zusammengeführt. Im Rahmen dieser neuen Organisation haben wir die Forschungs- und Entwicklungsarbeit innerhalb des Daimler-Konzerns im Berichtsjahr noch enger verzahnt. Dadurch war es uns möglich, die Effizienz und die Qualität konzernübergreifend weiter zu verbessern, die Ressourcen stärker zu bündeln und konsequent auf die kundenorientierte Entwicklung zukunftsfähiger Endprodukte auszurichten.

Zum Jahresende 2007 arbeiteten bei Daimler weltweit 18.000 Personen in der Forschung und in Entwicklungsbereichen. Davon waren 11.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ressort Konzernforschung & Entwicklung Mercedes-Benz Cars tätig, 5.200 Beschäftigte sind dem Geschäftsfeld Daimler Trucks zuzurechnen und 1.800 den Bereichen Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses. Nahezu 3.700 Forscher und Entwickler waren an Standorten außerhalb Deutschlands beschäftigt.

Höhere Forschungs- und Entwicklungsleistungen. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen sind im Berichtsjahr deutlich auf 4,1 (i. V. 3,7) Mrd. € angestiegen. Darin enthalten waren unter anderem Leistungen zur Sicherstellung unserer sehr hohen Sicherheitsstandards sowie zur Weiterentwicklung der alternativen Antriebe, der Brennstoffzellen- sowie der Batterietechnologie. In Übereinstimmung mit den Bilanzierungsregeln nach IFRS haben wir Entwicklungskosten in Höhe von 1,0 Mrd. € aktiviert. Die wichtigsten Projekte bei Mercedes-Benz Cars waren die Limousine und das T-Modell der C-Klasse, der neue kompakte Geländewagen GLK, die Nachfolgemodelle für die E-Klasse und die CLK-Klasse sowie neue Motorengenerationen und alternative Antriebssysteme. Insgesamt haben wir die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bei Mercedes-Benz Cars von 2,3 Mrd. € im Jahr 2006 auf 2,7 Mrd. € erhöht. Daimler Trucks hat 1,0 (i. V. 1,0) Mrd. € für Forschung und Entwicklung aufgebracht. Schwerpunkte waren neue Motoren im mittelschweren und schweren Bereich, das Nachfolgemodell Cascadia für die Freightliner Premium Class, ein neuer leichter Lkw der Marke Mitsubishi Fuso und eine neue, weltweite Lkw-Plattform.

Des Weiteren arbeiten wir mit Nachdruck an der Reduzierung der Abgasemissionen unserer Fahrzeuge. Bei Mercedes-Benz Vans standen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Modellpflege bei den Transportern Vito/Viano sowie die Weiterentwicklung der Motoren im Hinblick auf die Erfüllung künftiger Abgasnormen im Vordergrund. Der Bereich Daimler Buses hat seine Entwicklungsaktivitäten vor allem auf die Erneuerung des Produktangebotes sowie neue Antriebssysteme konzentriert.

Ein zentraler Schwerpunkt der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten war bei Daimler auch im Jahr 2007 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 in diesem Zusammenhang auch mit alternativen Antrieben wie der Brennstoffzelle, Batterie- und Elektroautos sowie Leichtbau (vgl. S. 96 ff.).

Umfangreiche Aktivitäten für den Umweltschutz. Für den Umweltschutz hat Daimler im Berichtsjahr 1,8 (i. V. 1,6) Mrd. € 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 Antriebssysteme zu entwickeln. Wir verwenden umweltschonende Produktionsverfahren und fördern die Verbesserung fossiler Kraftstoffe sowie die Entwicklung und den Einsatz alternativer und regenerativer Kraftstoffe.

Mithilfe umweltfreundlicher Produktionsverfahren ist es uns gelungen, die CO₂-Emissionen der Werke, die produktionsbedingten Lösungsmittlemissionen, Lärmbelastung und Geräuschemissionen in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich zu verringern. Trotz der zusätzlichen Berücksichtigung von acht Werken von Mitsubishi Fuso ist der Energieverbrauch von 2001 bis 2006 nur um 0,6% auf 19,2 Mio. Megawattstunden angestiegen. Die CO₂-Emissionen gingen im gleichen Zeitraum durch den Einsatz weniger kohlenstoffhaltiger Energieträger um 0,7% auf insgesamt 7,25 Mio. Tonnen zurück. Durch ressourcenschonende Techniken, wie zum Beispiel Kreislaufsysteme, konnte der Wasserverbrauch zwischen den Jahren 2001 und 2006 um 8,7% gesenkt werden.

In der Abfallwirtschaft lautet unser Leitsatz: Vermeiden und verwerten ist besser als beseitigen. Innovative technische Verfahren und eine umweltgerechte Produktionsplanung ermöglichen es uns, die Abfallmenge stetig zu reduzieren. Insgesamt verringerte sich die gesamte produktionsbedingte Abfallmenge zwischen 2001 und 2006 um 37% auf 2,2 Mio. Tonnen. Für das Jahr 2007 gehen wir von weiter sinkenden Mengen aus. Die genauen Größen werden wir mit dem neuen Nachhaltigkeitsbericht Mitte des Jahres 2008 veröffentlichen.

Erfolgreiche Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung. Der CO₂-Ausstoß unserer in Europa verkauften Pkw sank seit dem Jahr 1995 um rund 22% – ein Rückgang, der fast 50% über dem Durchschnitt der europäischen Hersteller liegt. In Deutschland konnten wir den Flottenverbrauch unserer Pkw seit 1990 sogar um rund 32% reduzieren. Die Schadstoffemissionen unserer Pkw haben wir in den vergangenen 15 Jahren um 70% verringert, bei einigen Emissionsbestandteilen sogar deutlich darüber. Die Partikelemissionen gingen um 97% zurück. Mit der BLUETEC-Technologie sind wir bei Dieselfahrzeugen weltweit führend. Unsere BLUETEC-Pkw erfüllen die strengsten Abgasnormen und sind die saubersten Diesel-Pkw der Welt. Im Jahr 2006 startete diese saubere Dieseltechnologie im E 320 BLUETEC in den USA und in Kanada, seit Ende 2007 bieten wir den E 300 BLUETEC in Europa an. Unsere BLUETEC-Lkw erfüllen bereits heute die strengen, ab Oktober 2009 geltenden Euro-5-Grenzwerte. Seit der Markteinführung im Jahr 2005 hat Mercedes-Benz weit über 100.000 BLUETEC-Lkw verkauft. Zudem sind alle unsere Busse seit Herbst 2006 serienmäßig mit BLUETEC ausgestattet. Bei den Nutzfahrzeugen ist Daimler in der Hybridtechnologie Vorreiter. Mitsubishi Fuso startete im Sommer 2006 die Serienproduktion des Canter Eco Hybrid, des umweltfreundlichsten leichten Serien-Lkw der Welt. Bis zum Jahresende 2007 hat Daimler rund 1.100 Orion-Hybrid-Busse an Kunden ausgeliefert und weitere 1.500 Bestellungen für dieses Fahrzeug erhalten. Darüber hinaus wurden mehr als 100 Freightliner-Lkw sowie 200 Lkw und Busse von Mitsubishi Fuso mit Hybridtechnik verkauft. Damit ist Daimler Weltmarktführer bei Nutzfahrzeugen mit Hybridantrieb.

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	4.148	3.733	+11
davon aktiviert	990	715	+38
Mercedes-Benz Cars	2.733	2.274	+20
davon aktiviert	705	496	+42
Daimler Trucks	1.047	1.038	+1
davon aktiviert	283	211	+34
Vans, Buses, Other	368	421	-13
davon aktiviert	2	8	-75

Sicherheit hat hohen Stellenwert. Seit 60 Jahren fließen die Erkenntnisse unserer firmeneigenen Unfall- und Sicherheitsforschung in die Entwicklung neuer Sicherheitssysteme ein. Die Vision vom Unfallfreien Fahren ist für die Daimler AG ein Forschungsschwerpunkt mit höchster strategischer Bedeutung. Zielsetzung ist es, Unfälle erst gar nicht geschehen zu lassen, indem leistungsfähige innovative Fahrerassistenzsysteme frühzeitig unfallträchtige Situationen erkennen und den Autofahrer rechtzeitig warnen. Hier sind wir gut vorangekommen und haben zum Beispiel mit der Einführung von PRE-SAFE® neue Standards gesetzt.

Der Fokus künftiger Assistenzsysteme liegt auf videobasierten Anwendungen, die das Fahrzeugumfeld beobachten. Diese Systeme fokussieren auf die Phase vor einem möglichen Unfall und verschaffen dem Fahrer so wertvolle Zeit. Sie unterstützen ihn in der Entscheidungsfindung und helfen ihm in der jeweiligen Situation angemessen zu reagieren. Als technologischer Wegbereiter haben wir Maßstäbe und Standards gesetzt und wollen auch in Zukunft mit Innovationen überzeugen.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

Im **Cash-Management** werden 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. Daimler hat zur Steuerung seiner Bankkonten und der internen Verrechnungskonten sowie zur Durchführung automatisierter Zahlungsvorgänge standardisierte Prozesse und Systeme etabliert.

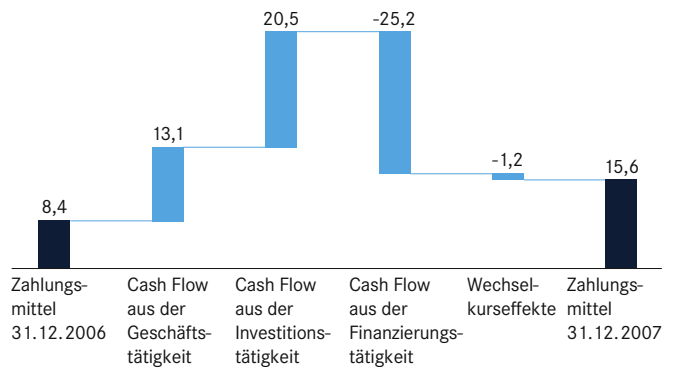
Das **Liquiditätsmanagement** stellt die jederzeitige Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen des Konzerns sicher. Hierzu werden in der Liquiditätsplanung die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft sowie aus Finanzgeschäften für einen rollierenden Zeitraum von zwölf Monaten erfasst. Die entstehenden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

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 »Pension Committee« getroffen. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsverpflichtungen enthält die Anmerkung 21 des Konzernanhangs.

Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)

in Millionen €



Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit alle Gläubigerpositionen von Daimler gegenüber Finanzinstituten, Emittenten von Wertpapieren und Kunden aus dem Lieferungs- und Leistungsgeschäft. Das Kreditrisiko gegenüber Finanzinstituten und Emittenten von Wertpapieren entsteht vor allem durch Anlage liquider Mittel im Rahmen des Liquiditätsmanagements sowie durch den Handel mit derivativen Finanzinstrumenten. Das Management dieser Kreditrisiken basiert im Wesentlichen auf einem internen Limit-system, das sich an der Bonität des Finanzinstituts bzw. des Emittenten orientiert. Das Kreditrisiko gegenüber Kunden aus dem Liefer- und Leistungsgeschäft entsteht durch die Einräumung von Zahlungszielen und beinhaltet das Ausfallrisiko von Vertragshändlern bzw. Generalvertretern, sonstigen Firmenkunden sowie Privatkunden. Im Rahmen des Exportgeschäfts werden bei Generalvertretungen, die nicht über eine ausreichende Bonität verfügen, im Regelfall Kreditsicherheiten, wie beispielsweise erstklassige Bankgarantien, angefordert.

Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Financial-Services-Geschäft wird auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses innerhalb von Daimler 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 Länderrisiken** beinhaltet mehrere Risikoaspekte: das Risiko aus Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften und Joint Ventures, das Risiko aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften in Risikoländern sowie das Risiko aus dem direkten Verkauf an Kunden in diesen Ländern. Daimler hat ein internes Ratingsystem eingerichtet, das alle Länder, in denen Daimler operativ tätig ist, in Risikoklassen einteilt. Eigenkapitalmaßnahmen in Risikoländern werden durch Investitionsschutzversicherungen, wie z. B. Investitionsgarantien des Bundes, gegen politische Risiken abgesichert. Grenzüberschreitende Forderungen gegenüber Kunden werden teilweise durch Exportkreditversicherungen, erstklassige Bankgarantien und Akkreditive abgesichert. Ferner wird im Rahmen eines Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Financial-Services-Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

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

Cash Flow

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

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr auf 13,1 (i. V. 14,3) Mrd. €. Im Vergleich zum Vorjahr ergaben sich Belastungen insbesondere aus dem operativen Geschäft der Chrysler Group. Negativ wirkten auch die zu leistenden Zahlungen für Vorfälligkeitsentschädigungen aus der vorzeitigen Ablösung längerfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten. Positiv wirkten geringere Abfindungszahlungen im Rahmen des Personalanpassungsprogramms CORE (0,6 Mrd. €) und geringere Auszahlungen aus der Restrukturierung von smart (0,8 Mrd. €), denen jedoch höhere Auszahlungen von 0,2 Mrd. € im Zusammenhang mit der Umsetzung des neuen Managementmodells gegenüberstanden. Weiterhin resultierten positive Einflüsse aus niedrigeren Steuerzahlungen (0,5 Mrd. €). Insgesamt sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit 3,1 (i. V. 6,1) Mrd. € aus den aufgegebenen Aktivitäten enthalten. Bereinigt um diese hätte sich ein Anstieg des Cash Flows aus der Geschäftstätigkeit um 1,8 Mrd. € ergeben.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** resultierte im Jahr 2007 ein Mittelzufluss in Höhe von 20,5 Mrd. €, während im Vorjahreszeitraum ein Mittelabfluss von 15,9 Mrd. € zu verzeichnen war. Die Mittelzuflüsse des Jahres 2007 waren insbesondere mit 22,6 Mrd. € auf den Abgang von Chrysler zurückzuführen. Zusätzlich zu einem aus der Einlage von Cerberus in die Chrysler Holding LLC entnommenen Betrag (0,9 Mrd. €) sind hierin Zahlungseingänge aus der Ablösung konzerninterner Forderungen gegen Chrysler (24,7 Mrd. €) sowie gegenläufig der durch die Entkonsolidierung bedingte Abgang von Zahlungsmitteln (3,0 Mrd. €) enthalten. Ebenfalls zu höheren Mittelzuflüssen führten die Übertragungen von EADS-Anteilen (3,6 Mrd. €), denen im Vorjahr Mittelzuflüsse aus dem Verkauf der Off-Highway-Aktivitäten (0,9 Mrd. €) gegenüberstanden. Darüber hinaus entstanden höhere Mittelzuflüsse aus dem Verkauf von Immobilien bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (1,0 Mrd. €) sowie aus dem Verkauf von Wertpapieren. Im Vorjahr betragen die Erlöse aus Immobilienverkäufen 0,5 Mrd. €. Darüber hinaus trugen im Vergleich zum Vorjahr geringere Investitionen in Sachanlagen und in das Vermietvermögen des Finanzdienstleistungsgeschäfts zum Anstieg bei. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Chrysler-Aktivitäten nur bis zum 3. August 2007 einbezogen waren. Auf die laufende Investitionstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten entfiel ein Mittelabfluss von 2,9 (i. V. 7,2) Mrd. €.

Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 25,2 Mrd. € (i. V. Mittelzufluss von 2,4 Mrd. €). Der Mittelabfluss stand insbesondere in Zusammenhang mit der Rückzahlung von am Kapitalmarkt aufgenommenen Finanzierungsverbindlichkeiten als Folge der im Rahmen der Abgabe der Chrysler-Aktivitäten erhaltenen Zahlungseingänge. Darüber hinaus wirkten die Auszahlung der Dividende (1,5 Mrd. €) sowie Mittelabflüsse im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms (3,5 Mrd. €). Gegenläufig waren im Berichtsjahr Mittelzuflüsse aus der Ausübung von Aktienoptionen (1,6 Mrd. €) zu verzeichnen. Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2006 unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 7,2 Mrd. €. Die Liquidität, zu der auch die länger laufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, nahm um 2,6 Mrd. € auf 17,1 Mrd. € zu. Der hohe Bestand an Liquidität wird sich im Jahr 2008 infolge der weiteren Rückführung bestehender Finanzierungsverbindlichkeiten und aufgrund des Aktienrückkaufprogramms deutlich vermindern.

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränderung
Cash Flow Geschäftstätigkeit	5.588	6.457	(869)
Cash Flow Investitionstätigkeit	29.272	(5.234)	34.506
Veränderung Zahlungsmittel (> 3 Monate) und in die Liquidität einbezogene Wertpapiere	(4.079)	1.456	(5.535)
Ablösung interner Forderungen gegen Chrysler abzüglich abgehender Zahlungsmittel	(23.144)	-	(23.144)
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	7.637	2.679	4.958

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** als die von Daimler verwendete Maßgröße für die Finanzkraft erhöhte sich deutlich um 5,0 Mrd. € auf 7,6 Mrd. €.

Der Anstieg war vor allem durch die Erlöse aus dem Verkauf von EADS-Anteilen bedingt, denen im Vorjahr geringere Mittelzuflüsse aus dem Verkauf der Off-Highway-Aktivitäten gegenüberstanden. Darüber hinaus wirkten gegenüber dem Vorjahr höhere Mittelzuflüsse aus dem Verkauf von Immobilien sowie geringere Mittelabflüsse im Rahmen der Neuausrichtung bei smart und aus dem Personalabbau bei Mercedes-Benz Cars.

Der den aufgegebenen Aktivitäten zuzuordnende Free Cash Flow war wie im Vorjahr deutlich negativ. Dabei wurden die gegenüber dem Vorjahr niedrigeren Zuführungen an die Pensionsfonds durch höhere Mittelabflüsse infolge der Zahlung von Vorfälligkeitsentschädigungen aus der vorzeitigen Ablösung längerfristiger Finanzverbindlichkeiten nahezu ausgeglichen.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts übersteigt die geplante Dividende für das Geschäftsjahr 2007 deutlich.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts**, die dem Bestand liquider Mittel die Nominalverschuldung unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorhandener Sicherungsinstrumente gegenüberstellt, ist um 3,1 Mrd. € auf 12,9 Mrd. € angestiegen.

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel	14.894	6.060	8.834
Wertpapiere und längerfristige Geldanlagen	1.276	5.462	(4.186)
Liquidität	16.170	11.522	4.648
Finanzierungsverbindlichkeiten	(5.019)	(2.654)	(2.365)
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	1.761	993	768
Netto-Liquidität	12.912	9.861	3.051

Der Anstieg ist vor allem auf den positiven Free Cash Flow sowie Kapitalerhöhungen infolge der Ausübung von Stock Options zurückzuführen. Gegenläufig verminderten insbesondere der Aktienrückkauf sowie die Dividendenzahlung der Daimler AG für das Geschäftsjahr 2006 die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts.

Die auf Konzernebene bestehende Netto-Verschuldung, die im Zusammenhang mit der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts steht, verminderte sich deutlich. Zusätzlich zu der Entwicklung im Industriegeschäft wirkte sich hierbei insbesondere die Abgabe der Chrysler-Aktivitäten aus, da die im zugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäft bestehenden Finanzierungsverbindlichkeiten ebenfalls an Cerberus übergegangen sind. In geringerem Umfang war der Rückgang auf Wechselkurseffekte zurückzuführen.

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzern

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel	15.631	8.409	7.222
Wertpapiere und längerfristige Geldanlagen	1.424	6.038	(4.614)
Liquidität	17.055	14.447	2.608
Finanzierungsverbindlichkeiten	(54.967)	(99.536)	44.569
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	1.761	983	778
Netto-Verschuldung	(36.151)	(84.106)	47.955

Investitionen

Investitionen weiter auf hohem Niveau. Daimler hat im Berichtsjahr 2,9 Mrd. € in Sachanlagen investiert. Im Mittelpunkt standen Investitionen in neue Fahrzeugmodelle, die bereits im Jahr 2007 eingeführt wurden oder in den nächsten Jahren folgen werden. Vom gesamten Investitionsvolumen entfielen 2,0 Mrd. auf Deutschland.

Bei Mercedes-Benz Cars stiegen die Sachinvestitionen im Jahr 2007 um 12% auf 1,9 Mrd. € deutlich an. Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf der neuen C-Klasse einschließlich des neuen kompakten Geländewagens GLK, der nächsten Modellreihe der E-Klasse sowie auf Motorenprojekten im Zusammenhang mit der Reduzierung von Verbrauch und Emissionen. Daimler Trucks investierte im Berichtsjahr vor allem in Projekte zur globalen Harmonisierung und Standardisierung von Motoren und Aggregaten und zur Erfüllung strengerer Emissionsvorschriften. Darüber hinaus wurden in beträchtlichem Umfang Investitionen in neue Modelle und Plattformen im Bereich der schweren und mittelschweren Lkw getätigt. Insgesamt betragen die Investitionen in Sachanlagen bei Daimler Trucks 766 (i. V. 912) Mio. €. Im Bereich Mercedes-Benz Vans lag der Fokus der Investitionen auf der Modellpflege des Vito/Viano und dem Aufbau unseres Joint Ventures mit Fujian Motor Industry Group und China Motors Corporation in Fuzhou, China. Bei Daimler Buses wurde im Jahr 2007 verstärkt in die Modernisierung der Werke sowie in ein neues Logistikcenter und ein Auslieferungszentrum für Setra-Busse in Deutschland investiert. Die in den Vorjahren begonnenen länger laufenden Investitionsprojekte wurden planmäßig fortgesetzt.

Sachinvestitionen

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	2.927	3.005	-3
Mercedes-Benz Cars	1.910	1.698	+12
Daimler Trucks	766	912	-16
Daimler Financial Services	29	17	+71
Vans, Buses, Other	241	378	-36

Refinanzierung

Die **Mittelaufnahmen** von Daimler werden maßgeblich von den Finanzdienstleistungsaktivitäten des Konzerns bestimmt. Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt Daimler ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert Daimler Anleihen, Commercial Paper 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 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Durchschnitts- zinssätze 31.12.2007	Buchwerte 31.12.2007	Buchwerte 31.12.2006
	in %	Werte in Millionen €	
Anleihen	5,80	37.078	63.917
Schuldverschreibungen	4,12	112	11.302
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5,24	12.595	18.991

Die in obiger Tabelle dargestellten Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2007 entfallen überwiegend auf die folgenden Währungen: 58% in US-Dollar, 12% in Euro, 8% in kanadischen Dollar, 5% in britischen Pfund und 4% in japanischen Yen.

Zum 31. Dezember 2007 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen **Finanzierungsverbindlichkeiten**, die unter anderem Einlagen aus dem Direktbankgeschäft beinhalten, 54.967 (i. V. 99.536) Mio. €. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfielen 49.948 Mio. € bzw. 91% (i. V. 96.882 Mio. € bzw. 97%) auf das Financial-Services-Geschäft. Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der Finanzierungsverbindlichkeiten enthält Anmerkung 23 des Konzernanhangs.

Im Jahr 2007 nutzte der Konzern insbesondere Liquiditätszuflüsse, die im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler standen, zur Refinanzierung und zur Rückzahlung von am Kapitalmarkt getätigten Mittelaufnahmen. Insbesondere aus der Ablösung konzerninterner Finanzierungsverbindlichkeiten des Chrysler-bezogenen Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Cerberus sind Daimler liquide Mittel in Höhe von 25,6 Mrd. € zugeflossen. Dem stand ein durch die Entkonsolidierung der Chrysler-Aktivitäten bedingter Abgang von Zahlungsmitteln in Höhe von 3,0 Mrd. € gegenüber. Zudem hat Daimler im Jahr 2007 erfolgreich Benchmark-Anleihen in US-Dollar und Euro im Kapitalmarkt platziert; dazu zählen die Emissionen einer bis März 2010 laufenden Euro-Anleihe mit einem Volumen von 2,0 Mrd. € sowie einer 2,0-Mrd.-US-Dollar-Anleihe, die im März 2009 fällig wird. Diese Anleihe ist für Daimler mit einem vorzeitigen Kündigungsrecht ausgestattet, das erstmals im März 2008 in Anspruch genommen werden kann. Zudem wurden kleinere Volumina in Form von Privatplatzierungen im Rahmen der Medium-Term-Note-Programme emittiert. Des Weiteren nutzte der Konzern bis Mitte des Jahres 2007 insbesondere in den USA die Verbriefung von Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsbereich zur Refinanzierung. Forderungsverbriefungen wurden im Jahr 2007 auch in Kanada und Großbritannien durchgeführt. Der überwiegende Teil dieser Forderungsverkäufe entfiel auf die im Jahr 2007 abgegebenen Chrysler-Aktivitäten.

Mit dem Abschluss der Chrysler-Transaktion am 3. August 2007 haben wir 13 Mrd. US-Dollar der 18-Mrd.-US-Dollar-Kreditfazilitäten gekündigt.

Zum Jahresende 2007 bestanden für Daimler kurz- und langfristige **Kreditlinien** von insgesamt 16,6 Mrd. €, von denen 5,1 Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. Diese Kreditlinien beinhalten die 5-Mrd.-US-Dollar-Kreditfazilität der Daimler AG mit einem Syndikat aus internationalen Banken. Die syndizierte Kreditlinie ermöglicht der Daimler AG eine revolvingierende Mittelaufnahme in verschiedenen Währungen in Höhe von bis zu 5 Mrd. US-Dollar bis Dezember 2009 und bis zu 4,9 Mrd. US-Dollar für den Zeitraum von Dezember 2009 bis Dezember 2011. Ein Teil dieser 5-Mrd.-US-Dollar-Kreditfazilität dient als Absicherung für Geldaufnahmen im Rahmen des Commercial-Paper-Programms.

Die vorgehaltene Liquidität, kurz- und langfristige Kreditlinien sowie die Möglichkeit, durch die Verbriefung von Forderungen Mittelzuflüsse zu generieren, verleihen Daimler eine finanzielle Flexibilität die ausreicht, um jederzeit den Refinanzierungsbedarf des Konzerns zu decken.

Rating

Im Jahr 2007 entwickelten sich unsere Ratings bei den Ratingagenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's Investors Service (Moody's), Fitch Ratings (Fitch) und DBRS insgesamt positiv. Dies war vor allem durch die Abgabe der Mehrheit an Chrysler und dem dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäft sowie die gute Geschäftsentwicklung in den fortgeführten Bereichen von Daimler bedingt. Die Ratingagenturen begründeten die Hochstufungen insbesondere mit dem verbesserten Geschäfts- und Finanzrisikoprofil des neuen Daimler-Konzerns. Aus deren Sicht sollte die Volatilität der Ergebnisentwicklung nach der mehrheitlichen Abgabe von Chrysler künftig weitaus geringer sein. Positiv wirkte auch der Wegfall der Chrysler-Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen. Die Ratingagenturen gehen davon aus, dass Daimler künftig über ein verbessertes Risikoprofil, eine geringere Volatilität, eine höhere Profitabilität und eine verbesserte Finanzstruktur verfügen wird. Die besseren Ratingeinstufungen spiegeln auch die starke Ergebnisverbesserung bei Mercedes-Benz Cars und die im Vergleich zur Vergangenheit deutlich geringere Anfälligkeit von Daimler Trucks auf Marktrückgänge wider.

	2007	2006
Langfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	BBB+	BBB
Moody's	A3	Baa 1
Fitch	A-	BBB+
DBRS	A (low)	A (low)
Kurzfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	A-2	A-2
Moody's	P-2	P-2
Fitch	F2	F2
DBRS	R-1 (low)	R-1 (low)

S&P setzte das BBB Rating unmittelbar nach der Ankündigung vom 14. Mai 2007, die Mehrheit an Chrysler an Cerberus abzugeben, auf die Beobachtungsliste für eine mögliche Ratinganhebung (»CreditWatch Positive«). Wenige Tage nach dem Closing der Transaktion erfolgte dann am 10. August 2007 die Hochstufung des Langfristratings von BBB auf BBB+ mit stabilem Ausblick. Unmittelbar nach der Vorlage der vorläufigen Ergebniszahlen für das Jahr 2007 setzte S&P das Langfristrating von Daimler aufgrund der sehr guten operativen Geschäftsentwicklung am 14. Februar 2008 abermals auf CreditWatch Positive.

Moody's schloss nach der Vorlage der vorläufigen Ergebniszahlen für das Jahr 2006 sowie der Vorstellung des Recovery and Transformation Plan der Chrysler Group am 14. Februar 2007 die Überprüfung des Ratings ab und bestätigte das Baa1 Rating mit negativem Ausblick. Das Rating stand seit dem 15. September 2006 auf »Review« für eine mögliche Herabstufung. Nach der Bekanntgabe der Chrysler-Entscheidung hob Moody's am 15. Mai 2007 den Ausblick von negativ auf positiv an. Am 1. Oktober 2007 erfolgte schließlich die Anhebung des Ratings von Baa1 auf A3 mit weiterhin positivem Ausblick.

Unmittelbar nach der Bekanntgabe zur Abgabe der Mehrheit an Chrysler setzte **Fitch** am 14. Mai 2007 das BBB+ Rating auf die Beobachtungsliste für eine mögliche Ratinganhebung. Am 6. August 2007, nur drei Tage nach dem Closing der Chrysler-Transaktion, schloss Fitch die Ratingüberprüfung ab und hob das Rating von BBB+ auf A- mit stabilem Ausblick an.

Aufgrund der schwierigen Wettbewerbssituation der Chrysler Group hatte **DBRS** am 14. Februar 2007 das Langfristrating von A (low) auf BBB (high) abgesenkt. Aufgrund der veränderten Gesamtsituation des Unternehmens hat DBRS das Rating am 31. August 2007 auf »Review« für eine mögliche Hochstufung gesetzt. Bereits am 6. September 2007 erfolgte dann die Anhebung des Langfristratings von BBB (high) auf A (low) mit stabilem Ausblick.

Die Kurzfristratings blieben bei allen vier Ratingagenturen im Jahresverlauf 2007 unverändert.

Die **Bilanzsumme** des Konzerns nahm im Vergleich zum Vorjahr um 38% auf 135,1 Mrd. € ab. Von der Bilanzsumme entfallen 62,0 (i. V. 118,2) Mrd. € auf das Finanzdienstleistungsgeschäft; dies entspricht einem Anteil von 46% (i. V. 54%) aller Vermögenswerte und Schulden im Daimler-Konzern.

Die strukturelle Veränderung in der Konzernbilanz ist nahezu ausschließlich auf die Entkonsolidierung der Chrysler-Aktivitäten einschließlich des dazugehörigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäfts zurückzuführen. Darüber hinaus haben Wechselkurseffekte den Rückgang noch verstärkt, die insbesondere auf der starken Aufwertung des Euros gegenüber dem US-Dollar beruhen. Die Vermögenswerte und Schulden unserer US-amerikanischen Tochtergesellschaften wurden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2007 mit einem Wechselkurs von 1 € = 1,4721 US-\$ (i. V. 1 € = 1,3170 US-\$) umgerechnet.

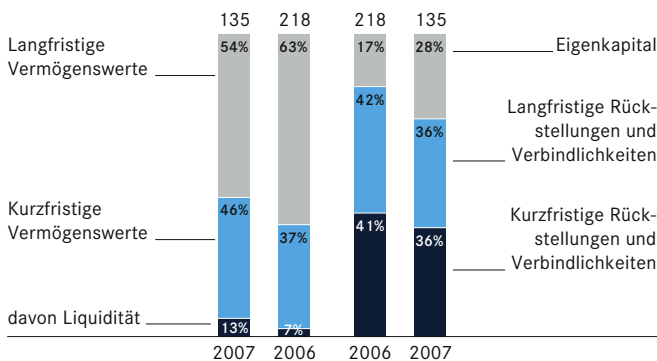
Im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler sind dem Konzern insbesondere aus der Ablösung interner Finanzierungsverbindlichkeiten und unter Berücksichtigung abgehender Zahlungsmittel (3,0 Mrd. €) liquide Mittel in Höhe von 22,6 Mrd. € zugeflossen. Diese liquiden Mittel sowie die Finanzierungsverbindlichkeiten, die für die Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts von Chrysler notwendig waren, sind – soweit sie zum 31. Dezember noch nicht zurückgeführt wurden – dem Industriegeschäft zugeordnet. Der zum Jahresende hohe Bestand an Liquidität führte außerdem dazu, dass sich der relative Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme von 37% auf 46% erhöhte.

Darüber hinaus verursachte die Trennung von Chrysler einen Rückgang des Saldos aus aktiven und passiven latenten Steuern. Aufgrund von Einschränkungen hinsichtlich der Nutzbarkeit von künftigen Steuervorteilen, die überwiegend im Zusammenhang mit den abgegangenen Vermögenswerten und Schulden standen, waren Wertberichtigungen in Höhe von 2,2 Mrd. € vorzunehmen.

Die im Konzern verbleibende Beteiligung von 19,9% an Chrysler wird seit August 2007 at equity bewertet und hatte am 31. Dezember 2007 einen Buchwert von 0,9 Mrd. €. Durch den Verkauf von EADS-Anteilen reduzierte sich der Bilanzwert der nach der Equity Methode bilanzierten Finanzinvestitionen.

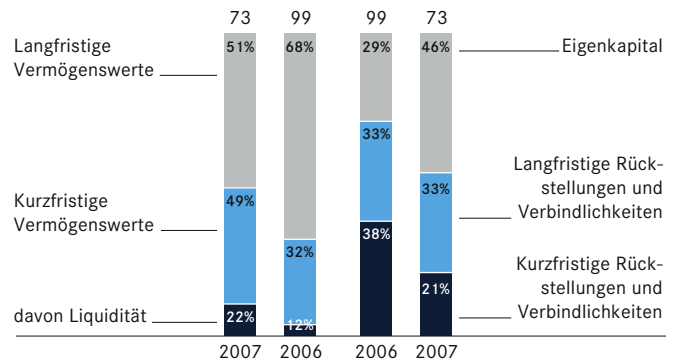
Bilanzstruktur

in Milliarden €



Bilanzstruktur Industriegeschäft

in Milliarden €



Aufgrund der am 14. Dezember 2007 erfolgten Zustimmung des Aufsichtsrats zum Verkauf der Grundstücke und Gebäude am Potsdamer Platz in Berlin wurden die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte in Höhe von 0,9 Mrd. € in der Bilanz separat ausgewiesen. Die Transaktion wurde am 1. Februar 2008 abgeschlossen.

Der **Finanzierungsstatus der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen** belief sich am Bilanzstichtag auf -0,7 Mrd. € (i. V. -14,1 Mrd.). Die Veränderung ist ausschließlich durch den Abgang von Chrysler bedingt.

Das Konzerneigenkapital ist gegenüber dem 31. Dezember 2006 um 0,9 Mrd. € gestiegen. Neben dem positiven Konzernergebnis war der Anstieg auf die Ausübung von Aktienoptionen (1,6 Mrd. €) zurückzuführen. Darüber hinaus stiegen die Minderheitsanteile um 1,1 Mrd. € aufgrund der Ausgabe von Anteilen bei einer Tochtergesellschaft, die Anteile an der EADS hält. Im Gegensatz dazu verminderte das Ende August begonnene Aktienrückkaufprogramm das Eigenkapital um 3,5 Mrd. €. Darüber hinaus reduzierten die Ausschüttung der Dividende sowie Wechselkurseffekte das Eigenkapital.

Die Eigenkapitalquote, bereinigt um die vorgeschlagene Dividendenzahlung für das Jahr 2007 (2,0 Mrd. €), lag zum 31. Dezember 2007 bei 26,8% (i. V. 16,5%); der Anstieg ist auf das höhere Eigenkapital und die rückläufige Bilanzsumme zurückzuführen. Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 43,5% (i. V. 27,1%).

Der **Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen** verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Mrd. € auf -1,9 Mrd. €.

Am Bilanzstichtag betragen die Pensionsverpflichtungen des Konzerns 15,7 Mrd. € gegenüber 37,5 Mrd. € im Vorjahr. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der Entkonsolidierung von Chrysler (19,2 Mrd. €) sowie aus der Anhebung des Diskontierungszinssatzes bei den inländischen Pensionsplänen um 0,9%-Punkte auf 5,4%. Die Fondsvermögen zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen verringerten sich von 35,2 Mrd. € auf 13,8 Mrd. €. Wesentlicher Grund hierfür war mit 21,7 Mrd. € die Entkonsolidierung von Chrysler. Durch die Erträge der Planvermögen (2,0 Mrd. €) und die Zuwendungen zu den Planvermögen (0,6 Mrd. €) konnten die aus Planvermögen geleisteten Pensionszahlungen (1,6 Mrd. €) sowie die wechselkursbedingten und sonstigen Rückgänge (0,8 Mrd. €) mehr als ausgeglichen werden.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Der Vorstand beurteilt die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernlageberichts insgesamt positiv.

Im Geschäftsjahr 2007 haben wir das Unternehmen neu ausgerichtet und damit die Voraussetzungen für eine langfristig erfolgreiche Zukunft geschaffen. Mit der Abgabe von über 80% der Anteile an der Chrysler Holding LLC im August 2007 und der Umfirmierung von DaimlerChrysler in Daimler im Oktober wurde ein neues Kapitel in der Unternehmensgeschichte aufgeschlagen. Die neue Daimler AG ist ein starkes und finanziell gesundes Unternehmen: Mit Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Daimler Financial Services, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses konzentrieren wir uns auf erfolgreiche Automobilgeschäfte mit klar definierten Strategien und hervorragenden Zukunftsperspektiven.

Auf dem Weg zu einem dauerhaften profitablen Wachstum haben wir im Berichtsjahr beachtliche Fortschritte gemacht: Der Umsatz und der Absatz lagen wie erwartet leicht über dem Vorjahresniveau. Beim operativen Ergebnis (EBIT) haben wir mit 8,7 Mrd. € das im Bericht über das zweite Quartal angekündigte Ziel von 8,5 Mrd. € übertroffen. Trotz der mit der Abwicklung der Chrysler-Transaktion verbundenen Belastungen in Höhe von insgesamt 2,2 Mrd. € lag auch das Konzernergebnis mit 4,0 (i. V. 3,8) Mrd. € über dem Vorjahresniveau. Als Folge der günstigen Ergebnisentwicklung war der Wertbeitrag mit 1,4 Mrd. deutlich positiv.

Ausschlaggebend für die Verbesserung der Ertragskraft waren die in allen Geschäftsfeldern und in den zentralen Bereichen laufenden Programme zur Steigerung der Effizienz. Die damit erzielten Fortschritte haben die negativen Einflüsse aus höheren Rohstoffpreisen und dem schwachen US-Dollar mehr als ausgeglichen. Insbesondere das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars hat die Ertragskraft im Jahr 2007 deutlich gesteigert und das ursprünglich angestrebte Ziel, eine Umsatzrendite von 7% zu erreichen, mit 9,1% deutlich übertroffen. Daimler Trucks hat trotz der Absatzrückgänge in Nordamerika und in Japan erneut ein Rekordergebnis erzielt. Damit haben wir gezeigt, dass das Geschäftsfeld auch unter schwierigen Marktbedingungen erfolg-

reich ist und starke Marktrückgänge bei den betroffenen Einheiten nicht zu Verlustsituationen führen müssen. Aufgrund der Aufwendungen für die Neuausrichtung des Geschäfts in Nordamerika konnte Daimler Financial Services das Vorjahresniveau nicht erreichen. Die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses haben das Ergebnis weiter verbessert.

Die Finanzkraft von Daimler hat sich deutlich verbessert – eine Folge der Abgabe der Mehrheit an Chrysler und dem dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäft und des günstigen Geschäftsverlaufs im Jahr 2007. Dies bestätigen auch die Rating-Agenturen Standard & Poor's, Moody's, Fitch und DBRS, die das neue Unternehmen Daimler nun wesentlich positiver beurteilen. Die Entwicklung der Cash-Flow-Kennziffern, die hohe Liquidität und eine solide Kapitalstruktur sind Ausdruck der finanziellen Stärke des Unternehmens. Unsere Aktionäre profitieren davon über das im August 2007 beschlossene Aktienrückkaufprogramm und unseren Vorschlag, die Dividende von 1,50 auf 2,00 € zu erhöhen.

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2007

Weitere Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2007.

Nach Ablauf des Geschäftsjahres 2007 sind keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für Daimler von wesentlicher Bedeutung sind. Der Geschäftsverlauf in den ersten beiden Monaten des Jahres 2008 bestätigt die im nachfolgenden Kapitel »Ausblick« getroffenen Aussagen.

Risikobericht

Risikomanagementsystem

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

Das Risikomanagementsystem ist dabei in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem 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 der operativen Einheiten, der bedeutenden assoziierten Unternehmen sowie der zentralen Bereiche identifiziert und bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Die Bewertung der Schadenshöhe erfolgt in der Regel mit Blick auf die Auswirkungen der Risiken auf das EBIT. Kommunikation und Berichterstattung über relevante Risiken werden durch vom Management festgelegte Wertgrenzen gesteuert. Aufgabe der Verantwortlichen ist es auch, Maßnahmen zur Risikovermeidung, -reduzierung und -absicherung zu entwickeln und gegebenenfalls zu initiieren. Im Rahmen unterjähriger Controllingprozesse werden die wesentlichen Risiken sowie eingeleitete Gegenmaßnahmen überwacht. Zusätzlich zur Regelberichterstattung gibt es für unerwartet auftretende Risiken eine konzerninterne Berichterstattungspflicht. Das zentrale Risikomanagement berichtet regelmäßig über die identifizierten Risiken an den Vorstand und den Aufsichtsrat. Das Risikomanagementsystem ermöglicht es dem Vorstand, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen und gegensteuernde Maßnahmen einzuleiten. Die Konzernrevision soll durch zielgerichtete Prüfungen die Einhaltung gesetzlicher Rahmen-

bedingungen und konzerneinheitlicher Richtlinien, die im Risikomanagementhandbuch definiert sind, kontrollieren 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.

Unternehmerische Chancen werden nicht innerhalb des Risikomanagementsystems berichtet, sondern im Rahmen der jährlich erstellten Operativen Planung erfasst. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige Identifizieren von Chancen und deren Realisierung liegt in der Verantwortung der Geschäftsfelder. Im Rahmen des Strategieprozesses werden die Chancen für weiteres profitables Wachstum ermittelt und in den Entscheidungsprozess eingebracht. Unterjährig erfassen wir die bestehenden Ergebnischancen im Rahmen der periodischen Konzernberichterstattung.

Volkswirtschaftliche Risiken

Die **Weltwirtschaft** entwickelte sich im Jahr 2007 insgesamt betrachtet erneut sehr positiv. Auch wenn sich die globale Wirtschaftsdynamik im Jahr 2008 merklich abschwächen wird, erwarten die meisten Analysten keinen nachhaltigen Einbruch der Weltwirtschaft. Als Folge der deutlich abgekühlten US-Konjunktur, der hohen Rohstoffpreise, der amerikanischen Hypothekenkrise und ihrer Auswirkungen auf die Finanzmärkte sowie der damit ebenfalls verbundenen gestiegenen Verunsicherung von Investoren und Konsumenten haben sich die Risiken einer deutlich ungünstigeren Entwicklung allerdings merklich erhöht. Zudem besteht die Gefahr, dass die hohen Energiepreise die Kaufkraftpotenziale belasten. Die für das Jahr 2008 von der Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute und auch von Daimler unterstellte weitere relativ robuste Entwicklung der Weltwirtschaft ist jedoch maßgeblich von der Entwicklung dieser Risikofaktoren abhängig. Damit bestehen weiterhin beträchtliche ökonomisch bedingte Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Für die **US-amerikanische Wirtschaft** haben sich zum Jahresende 2007 die Risiken für ein Abgleiten der Wirtschaft in eine Rezession spürbar erhöht. Die Auswirkungen der Hypothekenkrise auf Investitionen und Konsum könnten wesentlich drastischer ausfallen als im Basisszenario von der Mehrzahl der Analysten unterstellt. Ein Wachstum des Bruttoinlandprodukts von 1% oder weniger würde aufgrund der weiterhin hohen Bedeutung der US-Wirtschaft auch für die Weltkonjunktur entsprechend negative Konsequenzen nach sich ziehen. Trotz eines im Jahr 2007 verringerten Leistungsbilanzdefizits bleibt die US-Wirtschaft auf den Kapitalzufluss von außen angewiesen. Falls die notwendigen Kapitalzufuhren ausbleiben oder zu gering ausfallen, würde eine Korrektur des außenwirtschaftlichen Defizits unvermeidlich. Dies ist ein Szenario, das vor dem Hintergrund der Wachstumsverlangsamung und Hypothekenkrise an Eintrittswahrscheinlichkeit gewonnen hat und eine weitere Abwertung des US-Dollars nach sich ziehen und über entsprechende Zinsreaktionen die rezessiven Gefahren zusätzlich erhöhen könnte. Dies könnte sowohl auf die Pkw- als auch auf die Nutzfahrzeugnachfrage negative Auswirkungen haben.

Westeuropa konnte im Jahr 2007 konjunkturell an das gute Vorjahr nahezu anschließen. Angesichts der bereits stattfindenden zyklischen Abschwächung der Investitionen sowie aufgrund der durch die globale Wachstumsverlangsamung eingetrübten Exportaussichten ruht ein Großteil der Wachstumserwartungen für Westeuropa im Jahr 2008 auf einer Belebung des Konsums. Die Wachstumshoffnungen sind angesichts der günstigen Arbeitsmarktentwicklungen berechtigt, jedoch könnte ein massives, energiepreisinduziertes Anziehen der Inflation die Kaufkraftpotenziale beträchtlich dämpfen. Zusätzlich könnten Zinsanstiege infolge gegensteuernder Maßnahmen der Europäischen Zentralbank zur Begrenzung des Inflationsanstiegs das Wachstum beeinträchtigen. Dies hätte entsprechend negative Konsequenzen für den Konsum und die Investitionen und damit auch für die Automobilnachfrage. Wegen der Bedeutung Westeuropas und damit auch Deutschlands als wichtigem Absatzmarkt für Daimler liegt darin ein beträchtliches Risikopotenzial.

Auch in **Japan** haben sich die konjunkturellen Risiken zuletzt erhöht. Bei einem eher nachlassenden Konsum ist die japanische Wirtschaft vermehrt auf Exporte angewiesen. Die Nachfrageverlangsamung auf dem wichtigen US-amerikanischen Absatzmarkt sowie die tendenzielle Aufwertung des japanischen Yen wirken vor diesem Hintergrund besonders belastend. Eine deutlichere Abschwächung der japanischen Konjunktur würde nicht nur den Export von Produkten des Konzerns nach Japan, sondern auch die Ergebnisentwicklung bei unseren operativen Einheiten in Japan erheblich belasten.

Von strategischer Relevanz für den Konzern wäre zudem ein Wachstumseinbruch in **China**, dem derzeit dynamischsten Zukunftsmarkt der Automobilbranche. Ein solcher Wachstumseinbruch würde angesichts der chinesischen Wirtschaftskraft sowie der stärker gewordenen internationalen Handels- und Investitionsverflechtung Chinas nicht nur tief greifende Folgen für den gesamten asiatischen Wirtschaftsraum haben, sondern könnte auch spürbare Wachstumseinbußen für die Weltwirtschaft insgesamt nach sich ziehen und die Aktivitäten von Daimler 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.

Ein weiteres wichtiges Risiko sehen wir in der Entwicklung der **Rohstoffpreise**. Sollten die Preise anhaltend hoch bleiben oder sogar weiter ansteigen, wäre der angenommene globale konjunkturelle Ausblick trotz der bisher gezeigten erfreulichen Widerstandsfähigkeit der Weltwirtschaft gefährdet. Die Folgen wären zum einen ein Rückgang der Kaufkraft privater Haushalte und zum anderen steigende Kosten der Unternehmen. Insgesamt würde hieraus eine Belastung des Wachstums insbesondere in den Öl importierenden Ländern resultieren. Bei einem abrupten und länger anhaltenden Anstieg des Ölpreises könnten einige Volkswirtschaften sogar in eine Rezession abgleiten.

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

Die Weltwirtschaft könnte schließlich durch eine dauerhafte Belastung der **Konsumenten- und Investorenstimmung** 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 den Terrorismus gesehen werden.

Branchen- und unternehmensspezifische Risiken

Der hohe **Wettbewerbsdruck** auf den Automobilmärkten könnte dazu führen, dass verstärkt absatzfördernde Finanzierungsangebote und Kaufanreize eingesetzt werden. In den USA und Kanada ist der Einsatz dieser Kaufanreize insbesondere in den Volumensegmenten weit verbreitet, und auch in Westeuropa werden aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs vor allem im Massenmarkt verstärkt solche Maßnahmen eingesetzt. Dies würde nicht nur die Erträge des Neufahrzeuggeschäfts belasten, sondern auch zu einem niedrigeren Preisniveau auf dem Gebrauchtwagenmarkt und damit zu abnehmenden Fahrzeugrestwerten führen. Infolge höherer Kraftstoffpreise war in einigen Märkten, insbesondere in den USA, zunehmend die Tendenz im Konsumverhalten hin zu kleineren, verbrauchsgünstigeren Fahrzeugen zu verzeichnen. Um die Attraktivität von weniger verbrauchsgünstigen Fahrzeugen zu steigern, könnten zusätzliche ergebnisbelastende Maßnahmen notwendig werden. Eine Verschiebung im Modell-Mix hin zu kleineren, renditeschwächeren Fahrzeugen würde darüber hinaus 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 innovativer Forschung und Entwicklung eine immer wichtigere Rolle. Darüber hinaus ist die Realisierung von **Effizienzsteigerungen** bei gleichzeitiger Einhaltung der hohen Daimler-Qualitätsstandards von großer Bedeutung für die künftige Profitabilität des Konzerns.

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

Rechtliche und politische Rahmenbedingungen haben einen großen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg von Daimler. Dabei spielen insbesondere die Emissions-, Verbrauchswert- und Sicherheitsbestimmungen für Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Die Einhaltung dieser vielfältigen und weltweit oftmals divergierenden Regelungen erfordert erhebliche Anstrengungen seitens der Automobilindustrie. Wir erwarten, dass wir auch in der Zukunft unseren Mitteleinsatz weiter erhöhen müssen, um diese Anforderungen zu erfüllen. Viele Länder haben bereits strengere Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen erlassen bzw. sind im Begriff, entsprechende Gesetzesvorgaben auf den Weg zu bringen. Dies trifft unter anderem auch für die europäischen Emissions- und Verbrauchswertbestimmungen zu. So arbeitet die Europäische Kommission gegenwärtig an einem Gesetzesentwurf, der unter anderem reduzierte Grenzwerte für den Fahrzeugausstoß an Kohlendioxid ab dem Jahr 2012 verbindlich vorsieht. Die Nichteinhaltung dieser Grenzwerte könnte auch zu entsprechenden Strafzahlungen führen. Der Konzern verfolgt diese Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen bereits im Produktentstehungsprozess zu antizipieren.

Risiken auf der Beschaffungsseite begegnet Daimler mit einem gezielten Material- und Lieferantenrisikomanagement. 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 finanziell schwacher Zulieferer und Händler ernsthaft gefährden. In zunehmendem Maß wurden bereits einzelne oder gemeinschaftliche Stützungsmaßnahmen seitens der Fahrzeughersteller wie Daimler notwendig, die deren Produktion und Absatz sicherstellen sollen. 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 Daimler auswirken.

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

Anstehende Tarifverhandlungen mit den Gewerkschaften könnten zu Steigerungen bei den **Arbeitskosten** führen. Wesentliche Produktionsunterbrechungen, die verminderte Fahrzeugauslieferungen zur Folge hätten, sind für das Jahr 2008 aufgrund des bis Oktober 2008 für unsere inländischen Beschäftigten gültigen Tarifabschlusses aber nicht zu erwarten.

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

Das Financial-Services-Geschäft von Daimler umfasst im Wesentlichen die Finanzierung und das Leasing von Konzernprodukten. Die internationale Geschäftsausrichtung sowie die Kapitalbeschaffung sind mit **Kredit- und Zinsänderungsrisiken** verbunden. Daimler 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 verschiedener Unternehmen in Frage gestellt. Davon betroffen ist auch das Financial-Services-Geschäft von Daimler. Der Konzern ist zu diesem Thema mit dem IRS in Diskussion. Daimler erachtet den steuerlichen Ausweis für angemessen und in Übereinstimmung mit entsprechenden Steuergesetzen und Vorschriften; eine Änderung der steuerlichen Behandlung könnte den Cash Flow von Daimler deutlich belasten.

Aus der Begebung von **Garantien** und der Beteiligung des Daimler-Konzerns am System zur Erfassung und Erhebung von Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen mit mehr als 12t zulässigem Gesamtgewicht ist der Konzern einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die sich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken könnten. Der Betrieb des elektronischen Mauterhebungssystems erfolgt durch die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH, an der Daimler 45% der Anteile hält und die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wird. Neben der Konsortialmitgliedschaft und zur Kapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH wurden Garantien für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems gegenüber der Bundesrepublik Deutschland abgegeben. 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 zu den bedingten Verpflichtungen aus gewährten Garantien sowie zum elektronischen Mautsystem und zu den damit verbundenen Risiken können den Anmerkungen 27 (Rechtliche Verfahren) und 28 (Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen) des Konzernanhangs entnommen werden.

An den Risiken seiner **Beteiligungen**, insbesondere an denen der EADS und der Chrysler Holding LLC, partizipiert Daimler grundsätzlich entsprechend der jeweiligen Beteiligungsquote. Ferner hat der Konzern dem Industriegeschäft von Chrysler im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler ein nachrangiges Darlehen gewährt sowie eine nachrangige Kreditlinie in Höhe von 1,5 Mrd. US-Dollar eingeräumt. Weitere Informationen hierzu finden sich in Anmerkung 2 des Konzernanhangs.

Finanzmarktrisiken

Der Konzern ist Marktpreisrisiken in Form von Veränderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Der Konzern unterliegt ferner Aktienkursrisiken. Eigenkapitalanteile an Gesellschaften, über die Daimler keinen beherrschenden Einfluss ausübt und welche der Konzern als langfristige Investitionen betrachtet, werden in die Berechnung des Aktienkursrisikos nicht einbezogen. Das Aktienkursrisiko aus übrigen Positionen ist nicht wesentlich. Darüber hinaus ist Daimler Marktpreisrisiken in Form von Warenpreisrisiken aus seiner operativen Geschäftstätigkeit ausgesetzt. Marktpreisrisiken können einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Der Konzern steuert und überwacht Marktpreisrisiken vorwiegend im Rahmen seiner operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt Daimler diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die von den Fonds zur Abdeckung der Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere, sind nicht Bestandteil der folgenden Betrachtung.

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

die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Euro-Zone gebundenen Nettovermögens und deren Erträge und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern nicht absichert.

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

Aktienkursrisiko. Daimler besitzt Anlagen in Aktien und Aktien-derivate. Entsprechend dem internationalen Bankenstandard werden Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert sind, nicht in die Bewertung des Aktienkursrisikos einbezogen. Aktienderivate, die zur Absicherung von at-equity bewerteten Beteiligungen abgeschlossen wurden, sind mit Blick auf den Absicherungszusammenhang ebenfalls nicht Bestandteil der Analyse des Aktienkursrisikos. Das verbleibende Aktienkursrisiko war in den Jahren 2007 und 2006 unbedeutend; dies trifft auch auf die gegenwärtige Situation zu.

Commodity-Preis-Risiken. Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit ist Daimler einem Marktpreisrisiko aus dem Bezug von Teilleieferungen und Rohstoffen ausgesetzt. Der Konzern begegnet diesen beschaffungsseitigen Risiken durch ein gezieltes Commodity- und Supplier-Risk-Management. In geringem Umfang werden auch derivative Finanzinstrumente eingesetzt, um die Marktpreisrisiken vornehmlich aus dem Bezug von Edelmetallen zu reduzieren. Das aus derivativen Rohstoffsicherungsverträgen resultierende Risiko war in den Jahren 2007 und 2006 unbedeutend; dies trifft auch auf die gegenwärtige Situation zu.

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

Risiken aus Ratingveränderungen

Die Ratingagenturen Standard & Poor's, Moody's Investors Service, Fitch Ratings und DBRS bewerten die Kreditwürdigkeit von Daimler. Hochstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Ratings würden zu geringeren Refinanzierungskosten führen. Im Gegensatz hierzu könnten sich Herabstufungen negativ auf die Kapitalkosten des Konzerns auswirken.

Rechtliche Risiken

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

Gesamtrisiko

Die Gesamtrisikosituation des Konzerns setzt sich aus den Einzelrisiken aller Risikokategorien der Geschäftsfelder und Zentralfunktionen zusammen. Dort sind Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, nicht erkennbar. Insgesamt hat sich die Risikosituation durch die Abgabe der Mehrheit an Chrysler signifikant verbessert, da Daimler zum Beispiel in weit geringerem Maße vom volatilen US-amerikanischen Massenmarkt abhängig ist. Diese Einschätzungen haben auch die Ratingagenturen bestätigt, die alle im Anschluss an die Abspaltung von Chrysler das Langfristrating von Daimler um eine Stufe angehoben haben.

Die im Kapitel »Ausblick« getroffenen Aussagen basieren auf der operativen Planung der Daimler AG für die Jahre 2008 bis 2010. Grundlage dieser Planung sind Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die sich aus den Einschätzungen renommierter 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

Zum Jahresbeginn 2008 haben sich zwar die Wachstumsperspektiven für die Weltwirtschaft merklich abgekühlt, aber dennoch wird von den meisten Analysten hier kein nachhaltiger Einbruch erwartet. Entscheidend für die Entwicklung der Weltwirtschaft wird unter anderem sein, ob eine tiefgreifende Rezession der US-Wirtschaft als Folge der Auswirkungen der Hypothekenkrise vermieden werden kann. Zwar dürfte sich der private Konsum aufgrund der Vermögensverluste und geringerer Kaufkraftzuwächse der Haushalte erheblich abschwächen, angesichts der deutlichen Zinssenkungen und der geplanten fiskalischen Maßnahmen wird jedoch kein tiefer und langanhaltender Einbruch erwartet. Insgesamt wird sich die US-Konjunktur aber nur langsam erholen und auch im Jahr 2008 unterdurchschnittlich expandieren. Die japanische Wirtschaft dürfte an Wachstumsdynamik verlieren und nur noch um 1,5% wachsen. Trotz einer generellen Abschwächung sind die Perspektiven in Westeuropa mit knapp 2% günstiger, weil hier die unterstellte Steigerung des Konsums abfedernd wirkt. Deutschland wird als exportorientierte Volkswirtschaft aufgrund des anhaltend starken Euros sowie der geringeren Nachfrage in wichtigen Absatzmärkten nicht an die eher überdurchschnittlich guten Wachstumsraten der Vorjahre anschließen können. Auch die Schwellenländer dürften im Zuge der globalen Wachstumsabschwächung sowie der erwarteten Abkühlung der eher überhitzten Konjunktur in China und Indien leicht an Fahrt verlieren. Dennoch gehen wir davon aus, dass die Schwellenländer mit mehr als 6% weiterhin kräftig zulegen werden, und auch über die kommenden Jahre hinweg bleiben die Wachstumsperspektiven der Schwellenländer insgesamt sehr erfreulich.

Allerdings haben sich aufgrund der gestiegenen Rohstoffpreise, den jüngsten Finanzmarkturbulenzen sowie einer zunehmenden Verunsicherung von Investoren und Konsumenten die Risiken merklich erhöht.

Die größten Einzelrisiken für die globale Konjunktur sind aus unserer Sicht weiter steigende Rohstoffpreise, eine anhaltend rezessive Entwicklung der amerikanischen Wirtschaft sowie eine weitergehende drastische Abwertung des US-Dollars.

In unserer Planung gehen wir auch weiterhin von einem schwachen Niveau des US-Dollar gegenüber dem Euro aus. Für das britische Pfund erwarten wir im Vergleich zu den Durchschnittskursen des Jahres 2007 gegenüber dem Euro eine leichte Abwertung und für den japanischen Yen einen leichten Wertzuwachs.

Automobilmärkte

Auf dem nordamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge dürfte sich zunächst die Abschwächung im Zuge der Immobilienkrise weiter fortsetzen. Parallel zur gesamtwirtschaftlichen Abkühlung rechnen wir hier insgesamt mit einem Rückgang. In Westeuropa zeichnet sich eine Seitwärtsbewegung des Pkw-Marktes mit einer Nachfrage in der Größenordnung des Vorjahres von rund 14,8 Mio. Einheiten ab. Dabei sollte der größte europäische Einzelmarkt Deutschland nach dem schwachen Jahr 2007 wieder leicht zulegen können. Der japanische Pkw-Markt wird auch im laufenden Jahr keine spürbare Nachfragedynamik entfalten. Demzufolge erwarten wir, dass im Jahr 2008 das globale Wachstum erneut hauptsächlich von den hohen Zuwachsraten der großen Schwellenländer – allen voran China, Indien und Russland – gespeist wird.

Auch auf den weltweiten Nutzfahrzeugmärkten ist für das Jahr 2008 wieder mit Zuwächsen zu rechnen. Dabei erwarten wir eine zyklisch bedingte Erholung des nordamerikanischen Marktes für mittlere und schwere Lkw der Klassen 5 bis 8, die sich jedoch erst im späteren Jahresverlauf verfestigen dürfte. In Westeuropa zeichnet sich eine anhaltend robuste Entwicklung im Bereich der mittleren und schweren Lkw ab, so dass die Nachfrage in der Größenordnung des sehr hohen Vorjahresniveaus liegen dürfte. Auch für den japanischen Nutzfahrzeugmarkt rechnen wir mit einem Volumen in der Größenordnung des Jahres 2007.

Insgesamt bleibt die weltweite Automobilnachfrage im Jahr 2008 und wohl auch in den Folgejahren gespalten. Die wesentlichen Wachstumsimpulse werden hauptsächlich aus den Schwellenländern kommen. Dies ist vor allem auf die dynamisch wachsende Kaufkraft, die verbesserten Infrastrukturbedingungen sowie einen grundsätzlich steigenden Bedarf an Mobilität in diesen Märkten zurückzuführen. Demgegenüber sind die Wachstumsperspektiven in den Märkten der Industrieländer in quantitativer Hinsicht begrenzt – eine Folge des dort inzwischen erreichten Reifegrads und der demografischen Entwicklung. Chancen eröffnen sich hier vor allem in qualitativer Hinsicht durch den Einsatz neuer Technologien und einen höheren Wert der Fahrzeuge. Die wesentlichen Herausforderungen der Branche werden in den kommenden Jahren die Erfüllung künftiger gesetzlicher Abgasnormen und die Erweiterung des Angebots um verbrauchsgünstige und umweltfreundliche Fahrzeuge sein. Die Automobilhersteller werden daher ihre Anstrengungen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität in den kommenden Jahren verstärken. Die Notwendigkeit zu kooperieren und damit auch die Konzentration in der Branche werden dadurch weiter zunehmen. Gleichzeitig wird die Fähigkeit, sich durch Innovationen und starke Marken von den Wettbewerbern zu differenzieren, mehr denn je zum Erfolgsfaktor.

Absatz

Mercedes-Benz Cars geht davon aus, den Absatz im Jahr 2008 weiter steigern zu können und damit den Rekordwert des Vorjahres zu übertreffen. Die volle Verfügbarkeit der Limousine und des T-Modells der neuen C-Klasse sowie des neuen smart fortwo werden hierzu maßgeblich beitragen. Im Jahr 2008 folgen dann acht Produktneuheiten: das neue CLC Sportcoupé, die neuen Generationen der Modelle SL, SLK, CLS sowie der A-, B-, und der M-Klasse. Für weitere Absatzimpulse in den Folgejahren dürfte dann ab dem Jahresende 2008 der neue kompakte Geländewagen GLK sorgen. Bei smart rechnen wir als Folge der Einführung des fortwo in den USA im Jahr 2008 mit einem deutlichen Absatzanstieg. Auch künftig erwartet Mercedes-Benz Cars einen Absatzschwerpunkt in den derzeit fünf größten Kernmärkten – Deutschland, USA, Großbritannien, Italien und Frankreich. Mit zusätzlichen Chancen rechnen wir in Russland und in Asien. Insbesondere in China sehen wir ein großes Wachstumspotenzial: So produzieren wir die E-Klasse und die C-Klasse vor Ort in Peking. Mittelfristig planen wir dort mit einer Kapazität von insgesamt 25.000 Fahrzeugen pro Jahr. Für unsere S-Klasse ist China schon heute einer der wichtigsten Märkte.

Nach dem marktbedingten Rückgang im Jahr 2007 erwartet das Geschäftsfeld **Daimler Trucks**, den Absatz im Jahr 2008 wieder steigern zu können. In Nordamerika wollen wir von der für die zweite Jahreshälfte erwarteten Belebung der Nachfrage profitieren und den Absatz wieder erhöhen. Für die Bereiche Trucks Europa/Lateinamerika und Trucks Asia rechnen wir mit einem leicht steigenden Absatz. Die Einführung neuer und strengerer Abgasnormen im Jahr 2010 dürfte zu Vorzieheffekten im Jahr 2009 führen und den zyklischen Aufwärtstrend des US-Marktes im Jahr 2009 verstärken. Daimler Trucks baut auf ein äußerst wettbewerbsfähiges Produktangebot: Hierzu zählen insbesondere unsere wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Lkw mit BLUETEC-Technologie für die europäischen Märkte, die seit Ende Januar 2008 angebotene neue Generation des Actros mit verbesserter Wirtschaftlichkeit, höherem Fahrkomfort und attraktiverem Design, der neue Schwer-Lkw Cascadia für Nordamerika sowie

der weiterentwickelte Schwer-Lkw Mitsubishi Fuso Super Great und die emissionsarmen Varianten des Leicht-Lkw Mitsubishi Fuso Canter für die asiatischen Märkte. Zusätzliche Chancen eröffnen sich im Planungszeitraum über ein verstärktes Engagement in den Schwellenländern Asiens sowie in Osteuropa. Außerdem wollen wir unser Angebot an verbrauchsgünstigen und emissionsarmen Antriebsvarianten konsequent weiterentwickeln und damit zusätzliche Wachstumspotenziale erschließen.

Für den Bereich **Mercedes-Benz Vans** erwarten wir in den Jahren 2008 und 2009 einen weiter steigenden Absatz. Hierzu dürfte vor allem der Sprinter beitragen. In regionaler Hinsicht wollen über ein neues Werk in China weiteres Wachstum erzielen.

Daimler Buses geht davon aus, die weltweit führende Position bei den Omnibussen über 8t mit innovativen Produktkonzepten behaupten zu können. Die Wachstumschancen liegen vor allem in den Busmärkten Asiens und in Russland. Demgegenüber sind die Spielräume für weiteres Wachstum in den Kernmärkten Westeuropas und in Lateinamerika marktbedingt eher begrenzt. Insgesamt erwartet der Bereich, in den kommenden Jahren an das hohe Absatzniveau des Jahres 2007 anknüpfen zu können.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** rechnet für das Geschäftsjahr 2008 mit einem weiteren Anstieg des weltweiten Vertragsvolumens. Auch künftig wird Daimler Financial Services den Fahrzeugabsatz des Konzerns mit maßgeschneiderten Finanzdienstleistungsprodukten unterstützen. Unser flächendeckendes Angebot in den Bereichen Finanzierung, Leasing, Versicherungen und Flottenmanagement werden wir hierzu gezielt ausbauen. Die Wachstumsschwerpunkte werden in den besonders dynamischen Regionen Osteuropa, Asien und Lateinamerika liegen.

Auf Basis der Planungen der Geschäftsfelder erwarten wir für den **Daimler-Konzern**, dass der Absatz im Jahr 2008 ansteigen wird. Auch für das Jahr 2009 erwarten wir weitere Zuwächse.

Umsatz und Ergebnis

Daimler erwartet für das Jahr 2008 einen moderaten Anstieg des Geschäftsvolumens. Zu diesem Wachstum sollten aus heutiger Sicht alle Geschäfte beitragen können. Die regionalen Wachstumsschwerpunkte dürften vor allem in den Wachstumsmärkten Asiens und in Osteuropa liegen. Mittelfristig verfolgen wir das Ziel, für alle unsere Geschäfte zusätzliche Umsatzpotenziale zu erschließen.

Mercedes-Benz Cars erwartet für das Jahr 2008 beim EBIT einen weiteren Anstieg. Den mit CORE beschrittenen Weg der kontinuierlichen Effizienzsteigerung werden wir konsequent fortsetzen. Unsere Kunden wollen wir weiterhin mit faszinierenden Produkten begeistern. Gleichzeitig werden wir in den kommenden Jahren Technologien entwickeln und einsetzen, die unsere Produkte noch attraktiver, sicherer und umweltfreundlicher machen. Die damit verbundenen Aufwendungen und auch die von uns erwartete Wechselkursentwicklung werden die Ergebnisentwicklung beeinträchtigen. Wir erwarten aber, diese negativen Einflüsse durch den Markterfolg unserer Produkte und weitere Effizienzsteigerungen ausgleichen zu können und so spätestens ab dem Jahr 2010 eine durchschnittliche Umsatzrendite von 10% zu erzielen.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** hat im Rahmen des Optimierungsprogramms Global Excellence umfassende Maßnahmen zur Geschäftsoptimierung und zum Management der Marktzyklen umgesetzt. Bereits das Jahr 2007 hat gezeigt, dass wir in der Lage sind, auch unter schwierigen Bedingungen gute Ergebnisse zu erwirtschaften. Weitere Effizienzsteigerungen in Verbindung mit dem erwarteten Absatzwachstum dürften das Ergebnis im laufenden Jahr erneut ansteigen lassen. Ab dem Jahr 2010 will das Geschäftsfeld über den Geschäftszyklus hinweg eine Umsatzrendite von durchschnittlich 8% erzielen.

Die Ertragskraft des Bereichs **Mercedes-Benz Vans** dürfte sich in den kommenden Jahren weiter verbessern. Bei **Daimler Buses** gehen wir unter Berücksichtigung weiterer Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen auch künftig von einem hohen Ergebnisniveau aus.

Daimler Financial Services ist zuversichtlich, trotz weiterer Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Aufbau eines eigenständigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäfts infolge der Abgabe der Mehrheit an Chrysler auch im Jahr 2008 eine Eigenkapitalrendite von mindestens 14% erreichen zu können. Die Profitabilität des Geschäftsfelds soll im Planungszeitraum durch zusätzliche, nach der Trennung von Chrysler Financial notwendig gewordene Maßnahmen, wie die Harmonisierung der globalen Produkte und Prozesse, weiter verbessert werden.

Ausgehend von den Erwartungen der Geschäftsfelder rechnen wir für den **Daimler-Konzern** für das Jahr 2008 mit einem EBIT aus dem laufenden Geschäft deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Im Jahr 2007 waren insbesondere Erträge aus der Abgabe von Anteilen an der EADS sowie Belastungen aus Chrysler und im Zusammenhang mit dem neuen Managementmodell im Ergebnis enthalten. Im Automobilgeschäft streben wir über die Markt- und Produktzyklen hinweg eine Umsatzrendite von durchschnittlich 9% an.

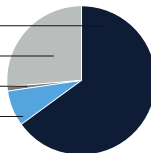
Grundvoraussetzung für die angestrebte Ertragssteigerung sind insgesamt stabile wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie die erwartete moderate Aufwärtsentwicklung der weltweiten Automobilnachfrage. Chancen und Risiken können sich aus der Entwicklung der Wechselkurse und der Rohstoffpreise ergeben sowie aus den von uns unterstellten Einschätzungen zum Markterfolg unserer Produkte.

Unsere Aktionärinnen und Aktionäre wollen wir auch in den kommenden Jahren in angemessener Form am Erfolg des Unternehmens beteiligen. Darüber hinaus wollen wir unsere Kapitalstruktur weiter optimieren.

Sachinvestitionen 2008-2010

in Milliarden €

Daimler-Konzern	12,6
Mercedes-Benz Cars	8,2
Daimler Trucks	3,3
Daimler Financial Services	0,1
Vans, Buses, Other	1,0



Investitionen

Im Planungszeitraum 2008 bis 2010 wird Daimler voraussichtlich 12,6 Mrd. € für Sachinvestitionen aufwenden. Vor allem bei Mercedes-Benz Cars, aber auch bei Daimler Trucks, sind die geplanten Aufwendungen deutlich höher als in den Jahren zuvor. Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars liegt der Schwerpunkt auf Vorleistungen für neue Fahrzeuge wie den kompakten Geländewagen GLK oder die Nachfolgemodelle der E-Klasse und des CLK Coupé. Umfangreiche Mittel sind auch für neue verbrauchs- und emissionsarme Motorenfamilien und den verstärkten Einsatz alternativer Antriebssysteme vorgesehen. Daimler Trucks wird in den kommenden Jahren vor allem in neue Plattformen für schwere und mittelschwere Lkw, in neue globale Motorenprojekte, Maßnahmen zur Emissionsreduzierung sowie in die Erweiterung und Modernisierung der Produktionskapazitäten investieren. Dabei werden wir uns verstärkt auch in Schwellenländern wie beispielsweise Indien engagieren. Bei Mercedes-Benz Vans stehen die Modellpflege für die Transporter Vito und Viano sowie der Aufbau eines Transporterwerkes in China im Vordergrund. Wichtige Projekte bei Daimler Buses sind Vorleistungen für künftige Abgastechнологien und alternative Antriebe sowie Investitionen zur Erschließung neuer Märkte in Asien und Russland.

Sachinvestitionen

	Ist 2007	Plan 2008-2010
Werte in Milliarden €		
Daimler-Konzern	2,9	12,6
Mercedes-Benz Cars	1,9	8,2
Daimler Trucks	0,8	3,3
Daimler Financial Services	0,03	0,1
Vans, Buses, Other	0,2	1,0

Forschung und Entwicklung

Mit der Umsetzung des neuen Managementmodells haben wir die Konzernforschung sowie die Entwicklungsbereiche von Mercedes-Benz Cars im neuen Ressort »Konzernforschung und Entwicklung Mercedes-Benz Cars« zusammengefasst. In diesem Ressort behält die Konzernforschung ihre wichtige Aufgabe als Kompetenzzentrum und übernimmt zusätzliche Verantwortung für die Vorentwicklungsaktivitäten des gesamten Automobilgeschäfts. So sichern wir unsere Innovationskompetenz auch in Zukunft und können sie schneller in marktfähige Produkte mit hoher Qualität umsetzen.

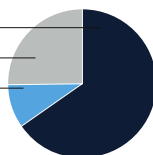
Damit wir den Mitteleinsatz in den kommenden Jahren noch effizienter gestalten können, optimieren wir die Arbeitsabläufe und konzentrieren uns auf die Projekte, die für unsere Kunden den größten Mehrwert schaffen. Die Möglichkeiten zur Modularisierung und Standardisierung werden wir zunehmend ausschöpfen. Gleichzeitig werden wir uns stärker auf Innovationen konzentrieren, die für unsere Kunden relevant und erlebbar sind. 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 individueller und attraktiver Modelle anbieten sowie die Qualität unserer Fahrzeuge weiter steigern, gleichzeitig aber Material- und Entwicklungskosten in erheblichem Umfang einsparen.

Um unsere Wettbewerbsposition vor dem Hintergrund der anstehenden technologischen Herausforderungen abzusichern, haben wir unser Forschungs- und Entwicklungsbudget für den Planungszeitraum deutlich erhöht. Im Zeitraum von 2008 bis 2010 wird Daimler insgesamt 13,9 Mrd. € für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten einsetzen. Deutlich höher als in den zurückliegenden Jahren sind die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen bei Mercedes-Benz Cars. Die wesentlichen Gründe dafür sind umfangreiche Aufwendungen für die neuen Varianten der C-Klasse-Familie, für das Nachfolgemodell der E-Klasse sowie für neue Motoren und alternative Antriebssysteme. Beim Geschäftsfeld Daimler Trucks werden sich die Forschungs- und Entwicklungs-

Forschungs- und Entwicklungsleistungen 2008-2010

in Milliarden €

Daimler-Konzern	13,9
Mercedes-Benz Cars	9,1
Daimler Trucks	3,5
Vans, Buses, Other	1,3



kosten weiterhin auf einem hohen Niveau bewegen. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Entwicklung neuer Motorengenerationen für den weltweiten Einsatz, welche die neuen Abgasvorschriften für die Jahre 2009 und 2010 erfüllen. Außerdem werden neue Produkte eingeführt, wie eine weltweit einsetzbare Lkw-Plattform und ein leichter Lkw der Marke Mitsubishi Fuso. Die Weiterentwicklung der Motoren im Hinblick auf die Erfüllung künftiger Abgasnormen ist auch bei Mercedes-Benz Vans und bei Daimler Buses ein wichtiger Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkt. Insbesondere bei Daimler Buses spielen auch alternative Antriebssysteme eine bedeutende Rolle.

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

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

	Ist 2007	Plan 2008-2010
Werte in Milliarden €		
Daimler-Konzern	4,1	13,9
Mercedes-Benz Cars	2,7	9,1
Daimler Trucks	1,0	3,5
Vans, Buses, Other	0,4	1,3

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Vor dem Hintergrund der erwarteten Produktionsumfänge und Produktivitätsfortschritte geht Daimler davon aus, dass sich die Zahl der Beschäftigten in den kommenden beiden Jahren in etwa auf dem Niveau zum Jahresende 2007 bewegen dürfte.

Vorausschauende Aussagen

Dieser Geschäftsbericht enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung zukünftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind ein konjunktureller Abschwung oder ein verlangsamtes Wirtschaftswachstum in wichtigen Wirtschaftsregionen, insbesondere in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse und Zinssätze, die Einführung von Produkten durch Wettbewerber und ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte oder Dienstleistungen, die unseren Spielraum bei der Durchsetzung von Preiserhöhungen beschränken können, Preiserhöhungen bei Kraftstoff, Rohstoffen und Edelmetallen, Unterbrechungen bei der Produktion, die auf Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen beruhen, ein Rückgang der Wiederverkaufpreise von Gebrauchtfahrzeugen, die Geschäftsaussichten von Daimler Trucks, die von einer länger als ursprünglich erwartet andauernden Nachfrageschwäche auf den US-amerikanischen und japanischen Nutzfahrzeugmärkten betroffen sein könnten, die effiziente Umsetzung von Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsprogrammen, die Geschäftsaussichten von Chrysler, an der wir eine Beteiligung halten, einschließlich der Fähigkeit ihre Restrukturierungspläne erfolgreich umzusetzen, 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.

Daimler hat im Berichtsjahr insgesamt 2,1 (i. V. 2,1) Mio. Fahrzeuge abgesetzt. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars steigerte den Absatz um 3% auf den neuen Rekordwert von 1.293.200 Fahrzeugen. Aufgrund der deutlichen Marktrückgänge in Nordamerika und in Japan hat das Geschäftsfeld Daimler Trucks den Rekordabsatz aus dem Vorjahr mit 467.700 Fahrzeugen (-9%) wie erwartet nicht erreicht. Der Bereich Mercedes-Benz Vans konnte den Absatz um 13% steigern, und auch Daimler Buses hat das hohe Vorjahresniveau um 8% übertroffen. Daimler Financial Services hat sein Nordamerika-Geschäft nach der Abspaltung der Chrysler-Aktivitäten neu strukturiert; der Geschäftsverlauf war insgesamt stabil.

Geschäftsfelder

82 - 85

Mercedes-Benz Cars

- CORE erfolgreich abgeschlossen
- Absatz über dem Rekordwert des Vorjahres
- Hohe Nachfrage nach neuen Modellen
- EBIT auf 4,8 (i. V. 1,8) Mrd. € deutlich gesteigert

86 - 89

Daimler Trucks

- Uneinheitliche Marktentwicklung in Kernregionen
- Absatz erwartungsgemäß unter Vorjahresniveau
- Sehr erfolgreiche Umsetzung des Global Excellence Programms
- EBIT auf neuem Höchststand

90 - 91

Daimler Financial Services

- Anstieg des Vertragsvolumens
- Geschäft in Nordamerika nach Trennung von Chrysler Financial neu ausgerichtet
- Erfolge bei der Händler- und Kundenzufriedenheit
- Ergebnis mit 630 Mio. € unter Vorjahresniveau

92 - 93

Vans, Buses, Other

- Deutlicher Absatzzuwachs bei Transportern dank Markterfolg aller Baureihen
- Positive Geschäftsentwicklung im Busbereich
- EBIT deutlich über Vorjahresniveau

Mercedes-Benz Cars. CORE erfolgreich abgeschlossen. Absatz über dem Rekordwert des Vorjahres. Hohe Nachfrage nach neuen Modellen. EBIT auf 4,8 (i. V. 1,8) Mrd. € deutlich gesteigert.

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränd. in %
EBIT	4.753	1.783	+167
Umsatz	52.430	51.410	+2
Umsatzrendite	9,1%	3,5%	.
Sachinvestitionen	1.910	1.698	+12
FuE-Leistungen	2.733	2.274	+20
davon aktiviert	705	496	+42
Produktion	1.300.089	1.230.951	+6
Absatz	1.293.184	1.251.797	+3
Beschäftigte (31.12.)	97.526	99.343	-2

Deutliche Ergebnissteigerung. Mercedes-Benz Cars mit den Marken Mercedes-Benz, Maybach, smart sowie Mercedes AMG und Mercedes-Benz McLaren hat im Berichtsjahr insgesamt 1.293.200 Fahrzeuge abgesetzt und damit den Rekordwert des Vorjahres um 3% übertroffen. Der Umsatz lag mit 52,4 Mrd. € um 2% über dem Vorjahresniveau. Das EBIT konnte im Vergleich zum Vorjahr (1.783 Mio. €) auf 4.753 Mio. € gesteigert werden. (vgl. S. 45).

CORE erfolgreich abgeschlossen. Das Effizienzsteigerungsprogramm CORE, das im September 2007 erfolgreich abgeschlossen wurde, hat maßgeblich dazu beigetragen, dass das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars bei Absatz, Kosten, Qualität und Produktivität beachtliche Fortschritte erzielte. Als Konsequenz daraus konnte auch die Profitabilität gesteigert werden: Mit einer Umsatzrendite von 9,1% haben wir den für das Jahr 2007 ursprünglich angestrebten Zielwert von 7% deutlich übertroffen.

Mit diesem Programm hat Mercedes-Benz Cars im Vergleich zum Jahr 2004 jährliche Einsparungen und Erlösverbesserungen von insgesamt 7,1 Mrd. € erzielt. Auf Kostensenkungen entfiel ein Anteil von 6,1 Mrd. €. Die Ergebnisverbesserungen infolge höherer Umsatzerlöse erreichten 1 Mrd. €.

Seit dem Start des Programms im Februar 2005 wurden insgesamt mehr als 43.000 Maßnahmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette umgesetzt. Außerdem wurden wichtige strategische Weichenstellungen für die Zukunft vorgenommen, etwa bei der Qualität, der Fertigungstiefe und der Modularisierung unserer Produkte. So haben wir beispielsweise die Produktion neu ausgerichtet sowie Strukturen und Abläufe vereinheitlicht und damit schlanker gemacht. Dadurch konnte die Produktivität bereits im Jahr 2006 um 12% und im Jahr 2007 um weitere 10% gesteigert werden. Durch zusätzliche Maßnahmen wollen wir die Produktivität in den nächsten drei Jahren je nach Baureihe nochmals um 10 bis 15% verbessern.

Auch die im Rahmen von CORE initiierten Qualitätsverbesserungen zahlen sich aus: Die Fahrzeuge mit dem Stern haben wieder eine hervorragende Qualität. Dies belegen beispielsweise sechs J.D. Power-Awards in Gold, mit denen wir allein im Berichtsjahr für die hohe Qualität unserer Produkte aus Kundensicht ausgezeichnet wurden.

Mit dem Abschluss von CORE haben wir jene Strukturen, Abläufe, Instrumente und Entscheidungsprozesse geschaffen, die sicherstellen, dass die umgesetzten Maßnahmen dauerhaft in der Linie verankert werden und die Erkenntnisse auch in künftige Projekte einfließen.

Mercedes-Benz baut Marktposition aus. Die Marke Mercedes-Benz hat den Absatz im Berichtsjahr um 3% auf 1.180.100 Fahrzeuge gesteigert.

Im Luxussegment (S-, CL-, SL-Klasse, SLR und Maybach) hat Mercedes-Benz weltweit 107.000 (i. V. 108.000) Fahrzeuge abgesetzt. Damit lagen wir in diesem Segment mit großem Abstand vor den wichtigsten Wettbewerbern. Mit 230.900 (i. V. 243.400) abgesetzten Fahrzeugen waren die Oberklasse-Modelle von Mercedes-Benz (E- und CLS-Klasse) weiterhin sehr gefragt. Im C-Klasse-Segment (C-, SLK-, CLK-Klasse) konnten wir den Absatz aufgrund des Erfolgs der neuen C-Klasse um 18% auf 386.500 Fahrzeuge steigern. Darin sind bereits 215.700 Limousinen und T-Modelle auf Basis der neuen C-Klasse enthalten. Die A- und B-Klasse-Baureihen erwiesen sich mit 275.400 (i. V. 292.500) abgesetzten Fahrzeugen auch im Jahr 2007 als wichtige Volumensmodelle für die Marke Mercedes-Benz. Weiterhin sehr erfolgreich waren wir im Geländewagen- bzw. SUV-Segment mit insgesamt 180.200 (i. V. 176.600) ausgelieferten Fahrzeugen der M-, R-, GL- und G-Klasse.



Mit dem neuen Sportcoupé CLC bietet Mercedes-Benz einen attraktiven Einstieg in die Coupé-Familie der Stuttgarter Automobilmarke.

In den USA stieg der Absatz der Marke Mercedes-Benz auf 249.800 (i.V. 248.600) Fahrzeuge. Damit haben wir dort erneut ein Rekordniveau erreicht. In Westeuropa lag der Absatz geringfügig unter dem Vorjahresniveau, und in Deutschland war bei steigendem Marktanteil ein Rückgang von 4% zu verzeichnen. In Japan fiel der Absatz von Mercedes-Benz marktbedingt etwas niedriger aus als im Vorjahr. Sehr positiv entwickelten sich die Absatzvolumina in den übrigen Märkten: Hier war die Marke Mercedes-Benz in Osteuropa (+37%), in China (+64%) sowie in Südafrika (+14%) besonders erfolgreich.

smart mit neuem fortwo erfolgreich. Die Marke smart hat im Berichtsjahr 103.100 (i.V. 102.700) Fahrzeuge abgesetzt. Trotz der Konzentration des Angebots von ehemals drei Baureihen auf den smart fortwo wurde das Vorjahresniveau erreicht. Das neue Modell des fortwo haben unsere Kunden hervorragend aufgenommen. Das gilt auch für den US-Markt: Dort haben wir den smart fortwo im Januar 2008 eingeführt. Im Berichtsjahr wurden weltweit bereits 94.800 neue fortwo city coupés und cabrios ausgeliefert.

Die neue C-Klasse: Sicherheit, Komfort, Agilität. Die wichtigste Produktneuheit für Mercedes-Benz war im Jahr 2007 die neue C-Klasse. Die Limousine, die im April 2007 in den Markt eingeführt wurde, zeichnet sich durch optisch deutlich voneinander abgegrenzte Ausstattungslinien sowie eine einzigartige Kombination aus Sicherheit, Komfort und Agilität aus. Für eine optimale Balance von Komfort und Agilität sorgt das AGILITY CONTROL-Paket mit situationsgerechter Stoßdämpferregelung und noch direkterer Lenkung. Mit ADAPTIVE BRAKE, einer weiteren Innovation auf dem Gebiet der Fahrwerkstechnik, bietet die neue C-Klasse zusätzliche Assistenzfunktionen. Erstmals in diesem Segment sind in der C-Klasse auch das innovative

INTELLIGENT LIGHT SYSTEM mit fünf verschiedenen Lichtfunktionen sowie das Insassenschutzsystem PRE-SAFE erhältlich, das bei einem drohenden Unfall reflexartig Schutzmaßnahmen für Fahrer und Beifahrer aktiviert. Für den Antrieb stehen modernste Benzin- und Dieselmotoren mit vier und sechs Zylindern zur Auswahl. Besonders bei den weiterentwickelten Vierzylinder-Benzinmotoren konnten die Fahrleistungen deutlich verbessert und gleichzeitig der Verbrauch gesenkt werden.

Nur wenige Monate nach der Markteinführung der Limousine präsentierte Mercedes-Benz auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt im September 2007 das neue T-Modell der C-Klasse. Der Kombi vereint die typischen Eigenschaften der Limousine mit einem größeren Raumangebot und hervorragender Variabilität. Mit bis zu 1.500 Liter hat das neue T-Modell die größte Ladekapazität aller Premium-Kombis in seiner Klasse.

Mit zusätzlichen Modellneuheiten haben wir unser Produktangebot weiter ausgebaut. Die modellgepflegte R-Klasse wird jetzt in der zweiten Sitzreihe auch mit einer durchgehenden Sitzbank angeboten und bietet damit Platz für bis zu sieben Personen. Mit den Mercedes AMG-Modellen C 63 AMG und E 63 AMG sowie dem neuen offenen Hochleistungssportwagen Mercedes-Benz SLR McLaren Roadster wurde auch unser Angebot an sportlichen Fahrzeugen noch attraktiver.

»TrueBlueSolutions« von Mercedes-Benz zunehmend begehrt.

»TrueBlueSolutions« sind wegweisende Lösungen, mit denen wir zeigen, wie wir in eine emissionsfreie Zukunft fahren: Seit der Markteinführung des E 320 BLUETEC, dem »World Green Car 2007«, in Kalifornien im Oktober 2007 ist Mercedes-Benz der einzige Automobilhersteller, der Diesel-Pkw in Kalifornien anbietet und die besonders strengen Abgasgrenzwerte dieses amerikanischen Bundesstaates mit einem Selbstzünder erfüllt. Seit Oktober 2006 bieten wir den E 320 BLUETEC mit großem Erfolg bereits in 45 US-Bundesstaaten an. Der Anteil des E 320 BLUETEC an den E-Klasse-Verkäufen in den USA liegt inzwischen bei 7%. Auch die weiteren Mercedes-Benz Diesel-Pkw, die wir in den USA anbieten, werden zunehmend stärker nachgefragt. So erreichte der Diesel-Anteil bei der GL-Klasse zum Jahresende rund 13% und bei der R- und M-Klasse über 10% bzw. 14%. Insgesamt wurden in den USA im Berichtsjahr rund 12.600 Diesel-Pkw der Marke Mercedes-Benz mit BLUETEC-Technologie verkauft. Nach den positiven Erfahrungen auf dem amerikanischen Markt ist die BLUETEC-Dieselseltechnologie seit Ende 2007 mit dem E 300 BLUETEC auch auf dem europäischen Markt verfügbar. In Japan bieten wir mit dem E 320 CDI mit großem Erfolg den ersten und bislang einzigen Diesel-Pkw an, der die weiter verschärften langfristigen Emissionsgrenzwerte in Japan unterschreitet: In einem Pkw-Markt mit zurzeit weniger als 0,1% Diesel-Neuzulassungen erreicht der E 320 CDI einen hohen Anteil von rund 20% an den E-Klasse Bestellungen.



Der neue smart fortwo micro hybrid drive (mhd): Dank intelligenten Konzepten noch angenehmer, komfortabler und umweltschonender fahren.

Modellneuheiten auf der »Road to the Future«. Unter dem Motto »Faszination und Verantwortung« präsentierte Mercedes-Benz auf der IAA im September 2007 zahlreiche neue, besonders sparsame und saubere Fahrzeugmodelle. Neben dem Forschungsfahrzeug F 700 mit DIESOTTO- und Hybrid-Antrieb waren auf der sogenannten »Road to the Future« 19 künftige Modellneuheiten zu sehen, darunter sieben Hybrid-Fahrzeuge aus fünf Bau-reihen und die mit einem emissionsfreien Brennstoffzellenantrieb ausgestattete B-Klasse F-Cell. Damit untermauern wir unseren Anspruch, den Kunden auch in Zukunft luxuriöse, sichere und gleichzeitig umweltschonende Automobile anbieten zu wollen. Weitergehende Informationen zur »Road to the Future« finden Sie auf den Seiten 96 ff.

Markenpositionierung von Mercedes-Benz wird weiter erfolgreich umgesetzt. Die Marke Mercedes-Benz hat ihr Erscheinungsbild nach 18 Jahren spartenübergreifend neu gestaltet. Als wesentliche Neuerung strahlt der Stern im neuen Markendesign immer von oben. Das neue Erscheinungsbild, das wir ab 1. November 2007 weltweit umgesetzt haben, bildet den Abschluss der im Jahr 2006 begonnenen Schärfung der Markenpositionierung, bei der das Markenversprechen »Wertschätzung« im Mittelpunkt steht. Dabei tragen die Maßnahmen im Rahmen des Kundenzufriedenheits-Projekts »CSI No. 1« bereits Früchte. So kommt beispielsweise das Marktforschungsinstitut J.D. Power in seiner Ende des Jahres 2007 veröffentlichten Erhebung des Sales Satisfaction Index (SSI) zu dem Ergebnis, dass Mercedes-Benz die beste deutsche Marke in den USA ist.

40 Jahre AMG. In den vergangenen vier Jahrzehnten hat sich die Mercedes-AMG GmbH vom reinen Veredler von Premium-Automobilen zur eigenständigen Marke entwickelt. Mit einer Modellapalette von 16 Produkten und einer stetig wachsenden Kundschaft nimmt AMG einen führenden Platz unter den Marken für Hochleistungsfahrzeuge ein. Als 100%ige Tochter der Daimler AG ist die Mercedes-AMG GmbH eng in die Strategie- und Produktentstehungsprozesse von Mercedes-Benz eingebunden. Der Absatz von über 20.000 AMG-Fahrzeugen im Jahr 2007 unterstreicht die Bedeutung der Marke AMG für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars.

Vizemeister in Formel-1-WM und DTM. Mercedes-Benz gewann in der Saison 2007 in der Formel 1 und der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) 15 von 27 Rennen. In der Formel 1 belegten die Vodafone McLaren Mercedes Fahrer nach jeweils vier Siegen in 17 Rennen nur einen Punkt hinter dem Weltmeister punktgleich die Plätze zwei und drei. In der DTM gewann Mercedes-Benz sieben von zehn Rennen und in der Fahrerwertung die Vizemeisterschaft. Sieben der zehn Mercedes-Benz Fahrer kamen in der Gesamtwertung unter die Top Ten, und die C-Klasse war erneut das erfolgreichste DTM-Fahrzeug.



Das neue T-Modell der C-Klasse: größtes Platzangebot in seinem Marktsegment bei vorbildlicher Sicherheit, bestem Komfort und erlebbarer Agilität.

Maybach präsentiert Landaulet-Studie. Die High-End-Luxusmarke Maybach hat im November mit der Studie eines offenen Maybach Landaulet einmal mehr ihre Kompetenz im Bau der weltweit exklusivsten Automobile unterstrichen. Insgesamt lag der Absatz der Marke Maybach im Jahr 2007 mit rund 400 Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres.

Neuer smart fortwo – besser als je zuvor. Der neue smart fortwo, der seit April 2007 an die Kunden ausgeliefert wird, ist die konsequente Weiterentwicklung eines in seiner Art, Form und Nutzung unvergleichlichen Autos. In seiner Klasse setzt der neue smart im Hinblick auf Komfort, Agilität, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit Maßstäbe. Das optimierte Fahrwerk, der längere Radstand sowie die leicht gewachsene Karosserie machen den smart fortwo noch komfortabler als das Vorgängermodell. Die aktive und passive Sicherheit wurde weiter verbessert. Die neue Antriebstechnik sorgt für noch mehr Agilität und Fahrspaß und gleichzeitig dafür, dass der neue smart fortwo im Hinblick auf die Umweltfreundlichkeit weltweit einen Spitzenplatz einnimmt.

Der neue smart fortwo cdi ist derzeit das Serienfahrzeug mit dem weltweit niedrigsten Normverbrauch (3,3 Liter (NEFZ) pro 100 Kilometer) und den geringsten CO₂-Emissionen (88 Gramm pro Kilometer). Hochkarätige Auszeichnungen belegen die Spitzenstellung des smart fortwo in Sachen Umweltschutz: Im August 2007 erhielten die Modelle smart fortwo electric drive (ed) und der smart fortwo cdi jeweils den ÖkoGlobe für das umweltfreundlichste Automobil. Außerdem hat das Umwelt-Institut »Öko-Trend« die Benzinvariante des smart fortwo mit dem begehrten Auto-Umwelt-Zertifikat ausgezeichnet.

Pkw-Absatz 2007¹

	In 1.000 Pkw	07/06 in %
Mercedes-Benz	1.180	+3
davon: A-/B-Klasse	275	-6
C-/CLK-/SLK-Klasse	387	+18
E-/CLS-Klasse	231	-5
S-/CL-/SL-Klasse/SLR/Maybach	107	-1
M-/R-/GL-/G-Klasse	180	+2
smart	103	+0
Mercedes-Benz Cars ²	1.293	+3
davon: Westeuropa	779	-1
davon: Deutschland	343	-3
NAFTA	276	+2
davon: USA (retail sales)	253	+2
Asien/Pazifik	139	+12
davon: Japan	46	-4

¹ Konzernabsatz (einschließlich verleaster Fahrzeuge).

² Im Jahr 2007 einschließlich 10.100 in Südafrika gefertigter und/oder verkaufter Mitsubishi Fahrzeuge.

Daimler Trucks. Uneinheitliche Marktentwicklung in Kernregionen. Absatz erwartungsgemäß unter Vorjahresniveau. Sehr erfolgreiche Umsetzung des Global Excellence Programms. EBIT auf neuem Höchststand.

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränd. in %
EBIT	2.121	1.851	+15
Umsatz	28.466	31.789	-10
Umsatzrendite	7,5%	5,8%	.
Sachinvestitionen	766	912	-16
FuE-Leistungen	1.047	1.038	+1
davon aktiviert	283	211	+34
Produktion	468.967	509.511	-8
Absatz	467.667	516.087	-9
Beschäftigte (31.12.)	80.067	83.237	-4

Rekordergebnis trotz schwieriger Märkte. Daimler Trucks hat im Berichtsjahr 467.700 Fahrzeuge (-9%) abgesetzt. Der Rückgang ist vor allem auf das deutlich geringere Marktvolumen in den wichtigen Absatzmärkten USA, Kanada und Japan zurückzuführen. Im Gegensatz dazu ist der Absatz in Europa und Lateinamerika deutlich gestiegen. Der Umsatz lag mit 28,5 (i.V. 31,8) Mrd. € aufgrund des niedrigeren Absatzvolumens ebenfalls unter dem Vorjahreswert (-10%). Dennoch hat das EBIT mit 2,1 Mrd. € den sehr hohen Vorjahreswert nochmals übertroffen. (vgl. S. 45).

Im Geschäftsjahr 2007 hat Daimler Trucks sein Engagement in den Schwellenländern weiter verstärkt: In Indien wurden die ersten vor Ort produzierten Lkw vom Typ Mercedes-Benz Actros, die für Spezialanwendungen konzipiert sind, an Kunden ausgeliefert. Das Mercedes-Benz Vertriebsnetz in Indien wird bis Ende 2008 auf elf Standorte erweitert. Im Dezember 2007 hat Daimler Trucks mit der indischen Hero Group die Gründung eines Joint Ventures vereinbart, das zunächst die lokale Fertigung von leichten, mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen für den indischen Volumenmarkt vorsieht. Produziert werden sollen Modellvarianten aktueller Produkte von Daimler Trucks, die auf den indischen Markt zugeschnitten sind. Der Antrag zur Genehmigung des Joint Ventures wurde bei der indischen Regierung eingereicht. Angesichts des dynamischen Wachstums des russischen Nutzfahrzeugmarkts prüfen wir den Aufbau eigener Fertigungskapazitäten in Russland.

Kräftiger Absatzanstieg bei Trucks Europa/Lateinamerika.

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

Trucks Europa/Lateinamerika steigerte seinen Absatz im Berichtsjahr um 13% auf das Rekordniveau von 159.900 Fahrzeugen. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die hohe Nachfrage nach dem Mercedes-Benz Actros zurückzuführen.

In Westeuropa wurden 78.400 (i.V. 76.000) Einheiten abgesetzt, davon entfielen 40.000 (i.V. 37.400) Fahrzeuge auf den deutschen Markt. Sowohl in Deutschland als auch in Westeuropa war Mercedes-Benz mit einem Marktanteil von 39,7% (i.V. 40,4%) bzw. 21,7% (i.V. 22%) weiterhin Marktführer im Segment der mittelschweren und schweren Lkw. Sehr positiv verlief die Geschäftsentwicklung in Osteuropa: Der Absatz stieg um 20% auf 25.900 Lkw. Generell profitierten wir in Europa sowohl von unserem attraktiven Produktportfolio als auch vom allgemeinen Wirtschaftsaufschwung, der in der Investitionsgüterbranche besonders stark ausgeprägt war.

In den Märkten Lateinamerikas haben wir ebenfalls deutliche Zuwächse erzielt. Der Absatz übertraf mit 38.100 Fahrzeugen den Vorjahreswert um 27%. In unserem Kernmarkt Brasilien lag der Marktanteil im Segment der mittleren und schweren Lkw mit 30,7% (i.V. 31,9%) weiterhin auf hohem Niveau. Bei den schweren Lkw war Mercedes-Benz Marktführer.



Mit dem Freightliner Cascadia hat Daimler Trucks die leistungsfähigste, wirtschaftlichste und fahrerfreundlichste Sattelzugmaschine auf dem US-Markt im Portfolio.

Unsere Lkw mit der umweltfreundlichen BLUETEC-Technologie waren im Jahr 2007 weiterhin sehr erfolgreich. Seit Einführung dieser Technologie im Jahr 2005 haben wir bereits weit über 100.000 Einheiten verkauft. Diese Lkw erfüllen überwiegend bereits heute die ab Oktober 2009 geltende Abgasnorm Euro 5. Mercedes-Benz war der erste Anbieter, der diese innovative Diesel-Technologie in einem Serienfahrzeug eingeführt hat.

Im Jahr 2007 haben wir mit der neuen kompakten Unimog-Baureihe U 20 das bestehende Produktangebot beim Unimog in die unteren Gewichtsklassen erweitert.

Um unsere Position als Hersteller der zuverlässigsten und wirtschaftlichsten Lkw zu stärken, errichten wir seit Anfang 2006 ein Entwicklungs- und Versuchszentrum für Lkw in unmittelbarer Nähe unseres Werks Wörth, des größten Lkw-Werks weltweit. Bereits Ende 2006 wurde der erste Bauabschnitt mit der Inbetriebnahme von anspruchsvollen »Schlechtwegstrecken« abgeschlossen. Im zweiten Bauabschnitt werden bis Mitte 2008 eine Einfahrbahn sowie verschiedene Prüfstrecken mit unterschiedlichen Oberflächenprofilen fertiggestellt.

Aufgrund der außerordentlich hohen Nachfrage nach Mercedes-Benz Lkw waren die Mercedes-Benz Werke im Berichtsjahr voll ausgelastet. Auch für das Jahr 2008 gehen wir von einer weiterhin sehr hohen Auslastung in unseren Werken aus. Wir haben daher die Flexibilität in der Fertigung noch weiter erhöht. Zusätzlich haben wir in unsere Aggregatewerke investiert und damit deren Kapazität erweitert.

Deutlicher Absatzzrückgang in der Region NAFTA. Daimler Trucks ist in Nordamerika der führende Lkw-Anbieter. Mit der Marke Freightliner bieten wir hauptsächlich Lkw für den Fernverkehr an. Lkw der Marke Sterling werden vor allem im Verteilerverkehr und in der Baubranche eingesetzt. Die Marke Western Star bietet als Premiumhersteller schwere Lkw für den Einsatz im Fernverkehr sowie in der Baubranche an. Darüber hinaus werden unter der Marke Thomas Built Buses Schulbusse angeboten.

Aufgrund des Inkrafttretens der Abgasnorm EPA07 in den USA und Kanada zu Beginn des Berichtsjahres, die im Jahr 2006 zu vorgezogenen Käufen geführt hat, sowie eines konjunkturbedingten Marktrückgangs in den USA hat der Bereich Trucks NAFTA im Jahr 2007 mit 119.000 (i. V. 187.400) Fahrzeugen erwartungsgemäß deutlich weniger Einheiten verkauft als im sehr guten Vorjahr. Besonders ausgeprägt war der Rückgang im Segment der schweren Lkw der Klasse 8. Die im Vorjahr berichtete Absatzzahl enthielt zusätzlich 20.900 von Trucks NAFTA produzierte Sprinter. Die Produktion des Sprinters in Gaffney, North Carolina, wurde im Dezember 2006 eingestellt. Seitdem werden die Sprinter für die NAFTA unter der Verantwortung von Mercedes-Benz Vans in Charleston, South Carolina, gefertigt.

Trucks NAFTA hat im Geschäftsjahr 2007 in der Klasse 8 in der NAFTA-Region einen Marktanteil von 32,7% (i. V. 33,2%) erreicht. Damit konnten wir mit unseren Marken nicht nur in den USA, sondern in der gesamten NAFTA-Region die Marktführerschaft behaupten. In der Klasse der mittelschweren Lkw der Gewichtsklasse 5-7 konnten wir in der NAFTA-Region beim Marktanteil von 21,4% auf 22,7% zulegen.

Im Mai 2007 hat Freightliner den neuen schweren Lkw Cascadia der Klasse 8 vorgestellt, der vor allem im Fernverkehr eingesetzt wird und in der NAFTA-Region Maßstäbe setzt. Die Resonanz bei unseren Kunden und der Presse war sehr gut. Der auf einer vollständig neu entwickelten Plattform aufbauende Cascadia ist die leistungsfähigste, wirtschaftlichste und fahrerfreundlichste Sattelzugmaschine auf dem US-Markt. Er profitiert zudem in vielfältiger Hinsicht vom weltweiten Entwicklungsverbund von Daimler Trucks: Er ist der erste Lkw, der mit der neuen schweren Motorenfamilie (»Heavy Duty Engine Platform«), die wir künftig weltweit einsetzen werden, sowie der neuen gemeinsamen Elektrik-/Elektronikplattform ausgestattet sein wird.

Trucks Asia mit Rekordabsatz in internationalen Märkten.

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 zu luxuriösen Reisebussen.



Mitsubishi Fuso Super Great: schadstoffärmstes Fahrzeug seiner Klasse in Japan.

Bei Trucks Asia lag der Absatz mit 188.700 Fahrzeugen leicht über Vorjahresniveau. Im Jahr 2007 ging der Absatz in Japan und Taiwan nach einer außerordentlich hohen Nachfrage im Vorjahr marktbedingt deutlich zurück. Diese Rückgänge konnten jedoch durch das Wachstum in den anderen Märkten überkompensiert werden. Deutliche Absatzsteigerungen waren im wichtigsten Exportmarkt Indonesien, im Nahen und Mittleren Osten sowie in Australien zu verzeichnen. Mitsubishi Fuso ist beispielsweise in Indonesien und Taiwan klarer Marktführer.

Im April wurde der weiterentwickelte Schwer-Lkw Mitsubishi Fuso »Super Great« in Japan vorgestellt. Er ist das schadstoffärmste Fahrzeug seiner Klasse in Japan und erfüllt die neuen strengeren japanischen Abgasvorschriften. Zudem überzeugt er vor allem durch sein neues Design im Innenraum und ein serienmäßiges Fahrer-Assistenzsystem zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Auf der Tokio Motor Show im Oktober 2007 wurde die Studie des Mitsubishi Fuso Canter Eco-D vorgestellt. Neben dem niedrigen Schadstoffausstoß vereint dieser Lkw zahlreiche innovative Ansätze in Bezug auf Design, Sicherheit und Funktionalität und unterstreicht die Hybridkompetenz von Mitsubishi Fuso.

Um unseren Kunden umfassende und stets verfügbare Serviceleistungen anzubieten, haben wir im Jahr 2007 das Händlernetz von Mitsubishi Fuso neu organisiert. Im August wurde in Japan mit dem Aufbau einer neuen Verkaufs- und Serviceorganisation begonnen mit dem Ziel, Servicequalität, Geschwindigkeit und Effizienz im Kundendienst weiter zu verbessern. Dazu wurden die Geschäftszeiten auf die Nachtstunden und das Wochenende ausgeweitet und zusätzliche Fahrzeuge für den mobilen Service angeschafft.

Erfolgreiche Weiterführung des Global Excellence Programms.

Im Berichtsjahr wurden die positiven Auswirkungen des im Jahr 2005 gestarteten Optimierungsprogramms »Global Excellence« deutlich sichtbar. Das Programm beinhaltet vier strategische Initiativen, die uns zu Exzellenz in unseren Prozessen, zu Wachstum und zu einer höheren Profitabilität führen sollen, die mit jener der besten Wettbewerber in der jeweiligen Region vergleichbar ist.

Durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen konnten wir unser Geschäft im Jahr 2007 von den für die Nutzfahrzeugmärkte typischen Schwankungen unabhängiger machen und trotz des starken Marktabschwungs in USA, Kanada und Japan das sehr hohe Ergebnis des Vorjahres sogar übertreffen.



Robust, stark und trotzdem wirtschaftlich – so präsentiert sich der Mercedes-Benz Axor mit umweltfreundlicher BLUETEC-Dieselseltechnologie.

Im Rahmen unserer Modularstrategie haben wir mit der Vorstellung der »Heavy Duty Engine Platform« für den nordamerikanischen Markt einen Meilenstein erreicht. Diese neue Motorenfamilie wurde markenübergreifend in Deutschland, Japan und den USA entwickelt und wird künftig weltweit in unseren schweren Lkw-Modellen zum Einsatz kommen. Mit dem höheren Anteil an Gleichteilen und der Verwendung von einheitlichen Modulen können wir spürbare Skaleneffekte realisieren. Ziel ist es, die derzeit acht Motorenfamilien auf drei für alle Marken zu reduzieren. Aufgrund der langen Entwicklungszyklen von Nutzfahrzeugen erfolgen die Markteinführungen in der Regel beim jeweiligen Modellwechsel. Aus diesem Grund wird dieser neue schwere Motor nun erstmalig im neuen Freightliner-Lkw Cascadia eingebaut. Die Markteinführung des Motors »DD 15« im Cascadia wird im zweiten Quartal 2008 erfolgen.

Initiative »Shaping Future Transportation« zur weiteren Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Abgasemission.

Im Jahr 2007 hat Daimler Trucks die Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Abgasemission bei Nutzfahrzeugen weiter vorangetrieben. Im Rahmen der Initiative »Shaping Future Transportation« wurden im November 2007 Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Mitsubishi Fuso und Thomas Built Buses vorgestellt, die mit alternativen Antrieben ausgestattet sind und mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden. Bei Nutzfahrzeugen mit Hybridantrieb ist Daimler weltweiter Marktführer (vgl. Sonderkapitel »Was bewegt uns morgen?«, S. 96 ff.).

Daimler Trucks Absatz 2007¹

	In 1.000 Einheiten	07/06 in %
Gesamt	468	-9
Westeuropa	88	+2
davon: Deutschland	41	+6
Großbritannien	7	-8
Frankreich	11	+3
Italien	5	+1
NAFTA	114	-39
davon: USA	95	-42
Lateinamerika (ohne Mexiko)	53	+33
davon: Brasilien	28	+28
Asien	143	-1
davon: Japan	54	-24

¹ Konzernabsatz (einschließlich verleaster Fahrzeuge).

Daimler Financial Services. Anstieg des Vertragsvolumens.

Geschäft in Nordamerika nach Trennung von Chrysler Financial neu ausgerichtet. Erfolge bei der Händler- und Kundenzufriedenheit.

Ergebnis mit 630 Mio. € unter Vorjahresniveau.

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränd. in %
EBIT	630	807	-22
Umsatz	8.711	8.106	+7
Neugeschäft	27.611	27.754	-1
Vertragsvolumen	59.143	57.030	+4
Sachinvestitionen	29	17	+71
Beschäftigte (31.12.)	6.743	6.813	-1

Neue Struktur für Daimler Financial Services. Daimler Financial Services hat sich im Jahr 2007 insgesamt stabil entwickelt. Das Geschäftsjahr war geprägt von der Abspaltung des nordamerikanischen Chrysler-Finanzdienstleistungsgeschäfts im Zuge der Abgabe der Mehrheit an Chrysler. Das weltweite Vertragsvolumen stieg um 4% auf 59,1 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Anstieg 9%. Zum Jahresende 2007 umfasste das Portfolio 2,3 Mio. finanzierte und verleaste Fahrzeuge. Das Neugeschäft lag mit 27,6 Mrd. € auf dem hohen Niveau des Vorjahres, wechselkursbereinigt ist das Neugeschäft um 3% gewachsen. Das EBIT lag mit 630 Mio. € unter dem Wert des Vorjahres (vgl. S. 46).

Produktangebot erweitert. Daimler Financial Services hat im Berichtsjahr mit einer Reihe neuer Produkte in verschiedenen Märkten dem Wunsch der Kunden nach Paketlösungen entsprochen. Zusätzlich zur Finanzierung oder zum Leasing beinhalten diese Mobilitätspakete in der monatlichen Rate auch Versicherung, Wartung und weitere Fahrzeugdienstleistungen. Im April 2007 haben wir in Japan mit »Fuso Maintenance Lease« ein Produktpaket bestehend aus Leasing und Wartungsdienstleistungen für Lkw-Kunden von Mitsubishi Fuso eingeführt. In Deutschland hat die DaimlerChrysler Bank, die seit Januar 2008 unter dem neuen Namen Mercedes-Benz Bank firmiert, mit »Fleet Plus« Leasing, Wartung und Reifenservice in einer monatlichen Rate gebündelt; dieses Angebot ist besonders für die Betreiber kleiner und mittlerer Flotten attraktiv. In Frankreich und Australien bieten wir mit »Easy Drive« und »if« Produktpakete mit den Bausteinen Finanzierung und Autoversicherung für Privatkunden an, in Frankreich ist auch die Wartung enthalten. In den USA haben wir das Full-Service-Leasing-Angebot »CompleteLease« auf weitere Händler der Marke Sterling ausgeweitet.

Dem Ziel, weltweit der herstellerbezogene Finanzdienstleister mit der höchsten Händler- und Kundenzufriedenheit zu werden, ist Daimler Financial Services im Jahr 2007 ein großes Stück näher gekommen. In vielen Märkten haben wir uns bereits eine führende Position erarbeitet. Im August 2007 erreichte Mercedes-Benz

Financial bei der jährlichen Umfrage des Marktforschungsinstituts J.D. Power and Associates unter Fahrzeughändlern in den USA Platz eins in den Kategorien Händlerbestandsfinanzierung und Privatkundenfinanzierung. Auch bei der Frage nach der Gesamtzufriedenheit belegten wir den Spitzenplatz. Daimler Truck Financial hat bei der Zufriedenheitsbefragung unter amerikanischen Lkw-Händlern die beste Bewertung aller herstellerverbundenen Finanzdienstleister erreicht. In Großbritannien erreichte Daimler Financial Services den ersten Platz in der Sewells-Studie zur Zufriedenheit der Händler mit ihren Finanzdienstleistern. Auch in Österreich, Brasilien und Deutschland gab es Auszeichnungen bei unabhängigen Kunden- und Händlerzufriedenheitsstudien.

Erfreulicher Geschäftsverlauf in der Region Europa, Afrika & Asien/Pazifik. In der Region Europa, Afrika & Asien/Pazifik war die Geschäftsentwicklung im Jahr 2007 sehr positiv. Das Vertragsvolumen stieg um 6% auf 34,5 Mrd. €. Das Neugeschäft lag mit 17,9 Mrd. € um 3% über dem Vorjahreswert.

In Europa haben wir unsere Produktpalette im Jahr 2007 konsequent ausgebaut. Seit November erschließen wir mit einer eigenen Autobank den schnell wachsenden Automobil- und Kreditmarkt in Russland. Die »Mercedes-Benz Bank Rus« bietet in Russland Autokredite für Privat- und Firmenkunden an. Bereits im Januar 2007 haben wir eine Autobank in Griechenland gegründet und in diesem Zuge das Finanzdienstleistungsangebot um Finanzierungsverträge erweitert. Die als Zweigniederlassung der polnischen Mercedes-Benz Bank tätige Gesellschaft konzentriert sich vor allem auf das Geschäft mit Privatkunden.

Mit der Europa-Strategie »Roadmap Europe« verfolgt Daimler Financial Services die drei Kernziele profitables Wachstum, professionelles Risikomanagement und Effizienzsteigerung. Das paneuropäische Programm zielt auf eine höhere Kunden- und Händlerzufriedenheit, den weiteren Ausbau der Zusammenarbeit mit den Fahrzeugsparten sowie eine Optimierung und Harmonisierung der internen Prozesse und Systeme. So wird beispielsweise in den westeuropäischen Märkten der Prozess der Kreditentscheidung harmonisiert und stärker automatisiert. Ein neues, zentrales Scoring-System ist bereits in Deutschland, Österreich, Spanien und Großbritannien erfolgreich im Einsatz. Im Jahr 2008 werden wir dieses System bei weiteren europäischen Tochtergesellschaften einführen.

In Deutschland hat sich die Mercedes-Benz Bank im Geschäftsjahr 2007 sehr erfolgreich entwickelt. Mit 16,5 Mrd. € lag das Vertragsvolumen um 3% höher als im Vorjahr. Das Einlagevolumen erhöhte sich deutlich um 32% auf 4,1 Mrd. €.



Finanzielle Mobilität liegt im Trend: Werden Finanzierung, Kfz-Versicherung und Wartung in einer Rate gebündelt, weiß der Kunde genau, was ihn sein Wunschfahrzeug monatlich kostet.

In den Märkten der Region Afrika und Asien/Pazifik hielt das dynamische Wachstum auch im Berichtsjahr weiter an. Das Vertragsvolumen stieg um 11% auf 5,9 Mrd. €. Besonders hohe Zuwächse gab es in den Ländern Australien und Japan. Japan, Australien und Südafrika waren auch im Jahr 2007 die größten Märkte der Region. In China haben wir unsere Präsenz erweitert und das Vertragsvolumen gesteigert.

Gestiegenes Geschäftsvolumen in Nord- und Südamerika.

In der Region Amerikas (Nord- und Südamerika) stieg das Vertragsvolumen um 1% auf 24,6 Mrd. €. Wechselkursbereinigt wuchs das Portfolio um 10%. Das Neugeschäft lag mit 9,7 Mrd. € auf dem wechselkursbereinigten Vorjahresniveau. Sehr dynamisch entwickelte sich das Portfolio in Lateinamerika und hier besonders in Brasilien und Mexiko.

Nach der Abspaltung der Chrysler-Finanzdienstleistungsaktivitäten in Nordamerika hat sich Daimler Financial Services im NAFTA-Raum neu aufgestellt, da in unserer bisherigen Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Financial Services Americas LLC alle Finanzdienstleistungsmarken gebündelt waren. Zudem gab es ein markenübergreifendes Dienstleistungsangebot sowie einheitliche Systeme und Prozesse. Da das Chrysler-bezogene Finanzdienstleistungsgeschäft ebenfalls an Cerberus abgegeben wurde, mussten die Vermögensbestandteile von Mercedes-Benz Financial und Daimler Truck Financial separiert und in eine neu gegründete Gesellschaft übertragen werden. Diese Gesellschaft erwarb die erforderlichen Geschäftslizenzen, stellte neue Mitarbeiter ein und baute ein separates Vergütungssystem auf. Zudem werden neue Büros in USA, Kanada und Mexiko bezogen. Nach der erfolgreichen rechtlichen und organisatorischen Trennung werden nun auch die IT-Systeme getrennt. Trotz der Veränderungen konnten wir das hohe Serviceniveau für Kunden

und Händler beibehalten. Außerhalb der NAFTA-Region bleibt Daimler Financial Services auch nach der Abgabe der Mehrheit an Chrysler der exklusive Finanzdienstleister für Fahrzeuge der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge.

Ausweitung des Produktangebotes bei Insurance Services.

Der Bereich Insurance Services hat im Berichtsjahr seine internationalen Versicherungsaktivitäten ausgeweitet. In Kroatien und Griechenland wurde die Produktpalette unserer Gesellschaften um Versicherungen ergänzt. In Russland und Südkorea haben wir das Angebot an Versicherungsleistungen ausgebaut. Ein neues Produkt zur Restschuldversicherung wurde in Ungarn in das Dienstleistungsangebot aufgenommen. Im Jahr 2007 wurden weltweit mehr als eine halbe Million Autoversicherungspolice vermittelt.

Flottenmanagement: Konzentration auf mittlere und kleine Fuhrparks.

Daimler Financial Services hat seine Aktivitäten im Flottenmanagement im Berichtsjahr stärker auf kleine und mittlere gewerbliche Kunden fokussiert. Dazu haben wir das Flottenmanagement über alle Vertriebsstufen hinweg noch enger mit dem Fahrzeugvertrieb verzahnt. Im Berichtsjahr wurde in Österreich und Portugal das Flottenmanagement neu eingeführt. Daimler Fleet Management ist mit einem Portfolio von 462.700 Verträgen europaweit einer der größten Anbieter von Flottenmanagementdienstleistungen.

Toll-Collect-Mautsystem läuft weiter reibungslos. Das System zur Erhebung der Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen arbeitete auch im Jahr 2007 stabil und störungsfrei. Zum Jahresende waren insgesamt 609.000 Fahrzeuggeräte zur automatischen Mauterfassung im Einsatz. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 27,4 Mrd. Streckenkilometer erfasst. Daimler Financial Services ist am Toll-Collect-Konsortium mit einem Anteil von 45% beteiligt.

Vans, Buses, Other. Deutlicher Absatzzuwachs bei Transportern dank Markterfolg aller Baureihen. Positive Geschäftsentwicklung im Busbereich. EBIT deutlich über Vorjahresniveau.

	2007	2006	07/06
Werte in Millionen €			Veränd. in %
EBIT	1.956	1.327	+47
Umsatz	14.123	13.151	+7
davon Transporter	9.341	8.277	+13
davon Busse	4.350	4.042	+8
Sachinvestitionen	241	378	-36
FuE-Leistungen	368	421	-13
davon aktiviert	2	8	-75
Produktion Transporter	289.649	252.767	+15
Produktion Busse	38.188	37.111	+3
Absatz Transporter	289.073	256.895	+13
Absatz Busse	39.049	36.192	+8
Beschäftigte (31.12.)	39.968	37.679	+6

EBIT durch Sondererträge beeinflusst. Das Segment Vans, Buses, Other umfasst im Wesentlichen die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses, unsere Beteiligung an der Chrysler Holding LLC in Höhe von 19,9% und unseren Anteil an der European Aeronautics Defence and Space Company (EADS), der zum Jahresende 24,9% betrug, sowie unsere Immobilienaktivitäten. Ebenso wie unser Anteil an der EADS wird seit dem 4. August 2007 auch unsere Beteiligung an der Chrysler Holding LLC auf Basis der Equity-Methode mit einem Zeitversatz von drei Monaten in das Segment Vans, Buses, Other einbezogen.

Der Umsatz des Segments Vans, Buses, Other stieg vor allem infolge einer höheren Nachfrage nach Transportern und Bussen um 7% auf 14,1 Mrd. €. Das EBIT erhöhte sich deutlich auf 1.956 (i. V. 1.327) Mio. € (vgl. S. 46).

Mercedes-Benz Vans

Anhaltend hohe Nachfrage. Im Jahr 2007 hat Mercedes-Benz Vans mit weltweit 289.100 (i. V. 256.900) abgesetzten Fahrzeugen einen neuen Höchststand beim Absatz erreicht. Infolge der anhaltend hohen Nachfrage nach dem Sprinter arbeiteten die Werke Ludwigsfelde und Düsseldorf im Berichtsjahr mit Sonderschichten an der Kapazitätsgrenze. Weltweit wurden 184.300 (i. V. 157.200) Sprinter abgesetzt. In Westeuropa profitierte der Bereich Transporter vom kräftigen Marktwachstum, der hohen Nachfrage sowie der vollen Produktionskapazität nach der Modellumstellung des Sprinter im Jahr 2006. Im Segment

der mittelgroßen und großen Transporter konnten wir den Marktanteil somit von 16,0% auf 16,4% steigern und die Marktführerschaft in Westeuropa weiter ausbauen.

Der Absatz der Modelle Vito und Viano hat sich im Jahr 2007 mit 99.300 (i. V. 94.100) sehr positiv entwickelt. Dies bedeutet ebenfalls einen Rekord und einen Anstieg von 6% zum Vorjahr. Besonders der Viano konnte mit einem deutlichen Absatzplus von 18% seine Marktposition weiter festigen. Auch der Absatz des Vario lag mit 5.300 (i. V. 4.700) Fahrzeugen weit über dem bereits hohen Vorjahresniveau.

Auszeichnungen belegen Zuverlässigkeit und Qualität.

Zahlreiche im Jahr 2007 verliehene Auszeichnungen belegen die breite Akzeptanz unserer Fahrzeugpalette. So wurde der Sprinter zum besten Nutzfahrzeug im Segment »Transporter bis 3,5t« gewählt. Sowohl der Vito als auch der Sprinter erhielten in Deutschland die Auszeichnung »KEP Transporter des Jahres 2007«. Damit wurden vor allem die beispielgebende Zuverlässigkeit und Qualität sowie der hohe Nutzwert für Kunden gewürdigt.

Fortschritte in China. Mit der Grundsteinlegung für das Transporterwerk in Fuzhou hat Mercedes-Benz Vans seinen Markteintritt in China vorbereitet. Ab Mitte 2009 werden dort Modelle der Reihen Vito, Viano und später auch Sprinter gebaut.

Daimler Buses

Weltweit im Busgeschäft erfolgreich. Im Bereich Daimler Buses ist unser Busgeschäft mit den Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion zusammengefasst.

Der Bereich setzte im Jahr 2007 weltweit 39.000 Komplettbusse und Fahrgestelle ab. Damit hat Daimler Buses das hohe Vorjahresniveau nochmals um 8% übertroffen und seine führende Marktposition im Segment > 8t in allen Kernmärkten erfolgreich verteidigt. In Europa wurden in einem stabilen Markt 9.100 (i. V. 8.700) Einheiten abgesetzt; der Marktanteil konnte dabei ausgebaut werden und liegt damit in Europa bei 21,5% (i. V. 21,0%) und in Westeuropa bei 26,0% (i. V. 25,4%). In Lateinamerika stieg der Absatz von 17.100 auf 20.100 Einheiten. Mit einem Marktanteil von 47,3% (i. V. 48,9%) konnten wir in einem intensiven Wettbewerbsumfeld unsere Marktführerschaft sichern. In der NAFTA-Region lag der Absatz mit 6.100 (i. V. 6.300) Einheiten marktbedingt unter dem Niveau des Vorjahres.



Zukunftsweisend: der Prototyp des Mercedes-Benz Stadtgelenkbusses Citaro mit dieselektrischem Hybridantrieb.

Führend bei alternativen Antrieben. Im November 2007 hat Daimler Buses den ersten Prototypen des Mercedes-Benz Stadtbusse Citaro mit dieselektrischem Hybridantrieb präsentiert. Mit rund 1.100 ausgelieferten und weiteren 1.500 bestellten Hybridbussen der Marke Orion für den nordamerikanischen Markt bis zum Jahresende 2007 ist Daimler Buses der weltweit führende Anbieter von Hybridbussen. Die mit Brennstoffzellen betriebenen Stadtbusse vom Typ Mercedes-Benz Citaro belegen darüber hinaus die Vorreiterrolle des Bereichs bei zukunftsweisenden Antriebskonzepten. Mit Praxistests in zehn europäischen Metropolen sowie in Peking und Perth haben diese Fahrzeuge ihre Alltagstauglichkeit inzwischen eindrucksvoll bewiesen.

Ausbau der Busaktivitäten in Asien. Für den Markteintritt in Indien hat Daimler Buses im September 2007 eine Kooperation mit dem indischen Unternehmen Sutlej Motors Ltd. vereinbart. Die beiden Unternehmen werden ab dem Jahr 2008 Luxusreisebusse auf Basis von Mercedes-Benz Fahrgestellen für den indischen Markt herstellen.

Chrysler

Im Jahr 2007 hat Chrysler weltweit 2.679.200 (i. V. 2.702.100) Fahrzeuge an Flotten- und Endkunden abgesetzt. Der gegenüber dem Vorjahr um 1% geringere Absatz ist im Wesentlichen eine Folge des schwierigen Marktumfelds in den USA. Hier wurden 3% weniger Fahrzeuge abgesetzt. In den Märkten außerhalb der NAFTA hingegen konnte Chrysler seinen Absatz um 15% ausbauen.



Der Mercedes-Benz Sprinter: ein professioneller Partner in allen Varianten.

Um dem schwächeren Wirtschaftswachstum und dem sich kontinuierlich verschärfenden Wettbewerb Rechnung zu tragen, hat das Chrysler-Management seine Zielsetzungen für Kosteneinsparungen, Kapazitätsanpassungen und Personalabbau im letzten Quartal des Jahres 2007 nochmals deutlich verschärft.

EADS

Geschäft durch Aufwendungen für wichtige Produktprogramme belastet. Bei der EADS haben im Jahr 2007 die Airbus A320 Familie, Eurocopter, EADS Verteidigung & Sicherheit sowie EADS Astrium positiv zum Geschäftsverlauf beigetragen. Belastend wirkten hingegen die Aufwendungen für die Programme A380, A350XWB, A400M und NH90, das Programm Power8 sowie die Schwäche des US-Dollars. Die Ergebnisse für das Jahr 2007 wird die EADS am 11. März 2008 veröffentlichen.

Erste Airbus A380 ausgeliefert. Am 25. Oktober 2007 wurde erstmals das größte Airbus-Flugzeug, die A380, bei Singapore Airline in Dienst gestellt. Im Jahr 2007 steigerte Airbus die Zahl der ausgelieferten Maschinen auf 453 (i. V. 434) Flugzeuge. Eurocopter lieferte 488 (i. V. 381) Hubschrauber aus.

Auftragseingänge auf Rekordniveau. Die anhaltend hohe Nachfrage im zivilen Flugzeuggeschäft führte im Jahr 2007 zu insgesamt 1.341 (i. V. 790) Flugzeugbestellungen und markiert damit ein neues Allzeithoch. Der Auftragsbestand von Airbus stieg auf 3.421 (i. V. 2.533) Zivilflugzeuge. Die Bestellungen bei Eurocopter stiegen auf 802 (i. V. 615) Helikopter.

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

Nachhaltigkeit

96 - 99

Was bewegt uns morgen?

- Die Erfolgsgeschichte des Autos geht weiter
- Was bewegt uns morgen?
- 19 Modellneuheiten auf der »Road to the Future«
- Die Zukunft der Nutzfahrzeuge im Blick:
»Shaping Future Transportation«

100 - 101

Forschung und Entwicklung

- Forschungs- und Entwicklungsleistungen in Höhe von 4,1 Mrd. €
- Mit Innovationen Maßstäbe für den Automobilbau setzen
- Unsere Forschungsschwerpunkte: nachhaltige Mobilität, die Vision vom unfallfreien Fahren und Individualisierung
- Kleinserie von Brennstoffzellen-Fahrzeugen im Jahr 2010

102 - 103

Umwelt

- 1,8 Mrd. € für den Umweltschutz aufgewendet
- Umweltschutz umfasst bei Daimler den gesamten Wertschöpfungsprozess
- Nahezu vollständige Zertifizierung nach internationalen Umweltnormen
- Umweltfreundliche Produktneuheiten sollen Verbrauchsmaßstäbe im jeweiligen Fahrzeugsegment setzen
- Große Erfolge auch beim Recycling

104 - 105

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

- Insgesamt stabile Beschäftigung
- Nachwuchssicherung durch internationales CAREER-Programm
- Betriebsnahe Kinderkrippen eingerichtet
- Umsetzung des neuen Managementmodells verläuft planmäßig
- Rund 9.300 Ausbildungsplätze weltweit

106 - 107

Gesellschaftliche Verantwortung

- Weltweites gesellschaftliches Engagement unterstützt Akzeptanz der Konzernaktivitäten
- Kernkompetenzen für die Gesellschaft nutzen
- Dialog mit Politik, Wirtschaft und Gesellschaft intensiviert

Weitergehende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit

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

Bestell- und Download-Möglichkeiten unter:

www.daimler.com/nachhaltigkeit.

Was bewegt uns morgen? Diese Grundfrage leitet uns seit jeher bei der Entwicklung von Fahrzeugen, die wegweisend sind für die Mobilität der Zukunft.



Auf der »Road to the Future« zeigt Mercedes-Benz eine einzigartige Vielfalt neuer, besonders sparsamer und sauberer Modelle mit intelligent kombinierten Antriebstechnologien.

Road to the Future

2007

Praxistest in London:
der **smart fortwo ed**
(electric drive)

Sauberste und
sparsamste Diesel-
Technologie: der
E 300 BLUETEC

Stadtauto mit Start-
Stopp-Funktion: der
smart fortwo mhd
(micro hybrid drive)

Benzin-Direkteinspritzung
der zweiten Generation:
der **E 350 CGI**

2008

Mehr Kraft bei weniger
Verbrauch:
der **C 220 CDI T**

Rundum optimiert: die
Fuel-Efficiency-Modelle

Sauberer Erdgasantrieb:
der **B 170 NGT**

2009

Saubere Diesel-SUVs:
die **R-, ML-, GL-Klasse**
mit **BLUETEC**

Neue Generation des
Vierzylinder-Diesels: der
C 250 BLUETEC

Weltweit sparsamster
SUV-Benzin-Hybrid
seiner Klasse:
der **ML 450 HYBRID**

Die Erfolgsgeschichte des Autos geht weiter. Individueller Mobilität kommt in unserer Gesellschaft eine Schlüsselrolle zu. Sie ist ein Grundbedürfnis der Menschen und eine entscheidende Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung gerade in Zeiten der Globalisierung und einer flexibilisierten Arbeitswelt. Die weltweit steigende Zahl an Automobilen – im Jahr 2050 sollen es nach Expertenschätzungen dreimal so viele wie heute sein – ist daher auch ein Spiegel gesellschaftlicher Veränderung und wachsenden Wohlstands: Nicht ohne Grund nimmt die Zahl der Pkw heute vor allem in China, Indien und anderen aufstrebenden Schwellen- und Entwicklungsländern stark zu.

Der wachsende Trend zur individuellen Mobilität bringt jedoch zahlreiche Herausforderungen im Hinblick auf Energieversorgung, Erhaltung unserer natürlichen Lebensgrundlagen und Lebensqualität mit sich. Wie gehen wir als Automobilhersteller mit diesen Herausforderungen um? Wie können wir dazu beitragen, eine verantwortungsbewusste Balance zu finden zwischen dem zunehmenden Mobilitätsbedürfnis der Menschen und den Zielsetzungen einer für Mensch und Umwelt verträglichen Entwicklung?



2009

Neue Akzente im Luxussegment:
der **S 400 HYBRID**

2010

Brennstoffzelle in Kleinserie:
die **B-Klasse F-Cell**

Die neue sparsame und umweltfreundliche Business-Klasse:
der **E 300 BLUETEC HYBRID**

Nach 2010

Souverän in Leistung und Verbrauch:
der **S 300 BLUETEC HYBRID**

Maximale Leistung, minimaler Verbrauch:
der **C 300 BLUETEC HYBRID**

Herausragende Kraft und Sparsamkeit:
der **S 400 BLUETEC HYBRID**

»Was bewegt uns morgen?« Seit vielen Jahren beschäftigen wir uns mit der Frage, wie wir mit unserer Technologiekompetenz dazu beitragen können, individuelle Mobilität nachhaltig zu sichern. Dabei war und ist es unser Anspruch, die persönlichen Erwartungen und Bedürfnisse unserer Kunden an ihr Auto zu erfüllen. So stellt sich für uns auch heute, angesichts der Herausforderungen des 21. Jahrhunderts, die grundsätzliche Frage: Was bewegt uns morgen? Unsere Antwort lautet: eine nachhaltig gestaltete Mobilität, deren Grundlage innovative Technologiekonzepte sind. Unser Ziel als Hersteller ist es, den Weg zu einer nachhaltigen Mobilität konsequent zu verfolgen und unseren Kunden attraktive Gesamtpakete, angepasst an ihre individuellen Bedürfnisse, anzubieten. Unsere Strategie haben wir in unserer »Roadmap zur nachhaltigen Mobilität« (vgl. S. 100) zusammengefasst. Sie besteht aus drei Stufen, mit denen wir über den gesamten Wertschöpfungsprozess hinweg Ressourcen schonen und den Schadstoffausstoß minimieren wollen:

1. Die konsequente Weiterentwicklung und Optimierung unserer Verbrennungsmotoren – inklusive der Berücksichtigung aller Hybridoptionen.
2. Die Erforschung, Entwicklung und Bereitstellung hochwertiger und alternativer Kraftstoffe.
3. Das Fahren mit emissionsfreien Brennstoffzellen- und Elektroantrieben.

Zwar wird der Verbrennungsmotor noch viele Jahre unser Straßenbild prägen, ergänzend werden aber immer mehr alternative Antriebe auf den Markt kommen. Unserer Meinung nach bietet die Brennstoffzelle hier das größte Potenzial. Um ihre Serienreife weiter vorzubereiten und die Kompetenzen zu bündeln, haben wir 2007 die »Automotive Fuel Cell Cooperation« gegründet (vgl. S. 39).

Wie wir unsere Strategie heute und in naher Zukunft in konkrete Produkte umsetzen, zeigen unsere »Road to the Future« für Pkw und unsere Initiative »Shaping Future Transportation« bei den Nutzfahrzeugen.

19 Modellneuheiten auf der »Road to the Future«. Auf der Internationalen Automobilausstellung 2007 in Frankfurt am Main haben wir unsere »Road to the Future« in Gestalt von 19 besonders sparsamen und sauberen Modellneuheiten im Pkw-Bereich vorgestellt.

Sie präsentieren die gesamte Palette unserer modular einsetzbaren Antriebstechnologien, die für uns Meilensteine auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität sind. Dazu gehört die innovative Diesel-Abgasreinigung BLUETEC, die wir mit dem Mercedes-Benz E 300 BLUETEC Ende 2007 in Europa eingeführt haben und die in den USA schon seit 2006 auf dem Markt ist. Dort wurde der E 320 BLUETEC zum »World Green Car of the Year 2007« gewählt. BLUETEC mindert wirkungsvoll die Emissionen von Diesel-Fahrzeugen, insbesondere die Stickoxide, und macht den Selbstzünder zu einem der saubersten und effizientesten Antriebe der Welt.

Zu unseren technologischen Innovationen gehört auch der hochmoderne Benzindirekteinspritzmotor CGI, der beim CLS 350 CGI und seit Kurzem im E 350 CGI im Einsatz ist. Die Zukunft des Benziners zeigt unser DIESOTTO Motor, der die besten Eigenschaften von Diesel- und Ottomotor vereint. Unser neues Forschungsfahrzeug F 700, das wir auf der IAA vorgestellt haben, ist mit diesem extrem verbrauchsarmen und sauberen Antrieb sowie einem zusätzlichen Hybrid-Modul ausgestattet. Mit einem Benzinverbrauch von nur 5,3 Liter pro 100 Kilometer und einem CO₂-Ausstoß pro Kilometer von nur 127 Gramm macht der F 700 deutlich, wie die luxuriöse Reiselimousine von morgen aussehen kann.

Unter unseren Modellen auf der »Road to the Future« befinden sich allein sieben Hybride aus fünf verschiedenen Bauweisen, darunter auch solche, bei denen die Dieselabgasreinigung BLUETEC mit einem Hybrid-Antrieb verbunden ist. Aufgrund der dieselspezifischen Vorteile beim Drehmoment und beim Verbrauch arbeitet die BLUETEC-Hybrid-Kombination nochmals deutlich effizienter als alle bisher bekannten Benzin-Hybriden. Sie kommt etwa beim S 300 BLUETEC HYBRID zum Einsatz, dessen Serienstart für 2010 vorgesehen ist. Trotz souveräner Fahrleistungen verbraucht er lediglich 5,4 Liter Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer.

Schon greifbar nah auf unserem Zukunftsfahrplan steht auch die B-Klasse F-Cell, die im Jahr 2010 auf den Markt kommt – der erste Brennstoffzellen-Pkw, der unter Serienbedingungen produziert wird. Die B-Klasse F-Cell ist mit einer neuen Generation des emissionsfreien Brennstoffzellenantriebs ausgestattet, der wesentlich kompakter und zugleich leistungsfähiger sowie voll alltagstauglich ist.

Shaping Future Transportation

2003	2004	2006	2007		
Zuverlässig in der Kundenerprobung: der Mercedes-Benz Citaro mit Brennstoffzelle in der Kleinserie	Mit BLUETEC besonders sauber: der Mercedes-Benz Actros 1846	Paralleler Hybrid für den Stadtverkehr: der Freightliner Custom Chassis HYBRID in Serie	Erster Serien-Lkw mit Hybrid-Antrieb: der Mitsubishi Fuso Canter Eco HYBRID in Serie	Saubere Dieselschifftechnologie auf der Überholspur: weit über 100.000 BLUETEC Lkw auf der Straße in Serie	Mit kompaktem seriellem Diesel-Hybrid-Antrieb: der Mitsubishi Fuso Aero Star Eco HYBRID in Serie



»Shaping Future Transportation«: Daimler stellt seine Offensive für weniger Kraftstoffverbrauch und geringere Emissionen bei Nutzfahrzeugen vor.

Die Zukunft der Nutzfahrzeuge im Blick: »Shaping Future Transportation«. Auch bei den Nutzfahrzeugen treiben wir die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Abgasemissionen mit Hochdruck voran. Stellvertretend für das breit angelegte Engagement präsentierte Daimler als weltweit führender Nutzfahrzeughersteller im November 2007 unter der Initiative »Shaping Future Transportation« 16 Lkw und Omnibusse der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Mitsubishi Fuso, Orion und Thomas Built Buses. Eine Schlüsselfunktion nimmt in dieser umweltfreundlichen Flotte die Hybrid-Technologie ein: Wie unsere Erfahrungen zeigen, lassen sich damit Einsparmöglichkeiten beim Dieserverbrauch von bis zu einem Drittel erwarten. Mit rund 1.100 an Kunden ausgelieferten und weiteren 1.500 bestellten Orion-Hybrid-Bussen, mehr als 100 ausgelieferten Freightliner-Lkw sowie 200 leichten Lkw und Bussen von Fuso ist Daimler im Nutzfahrzeugbereich Weltmarktführer bei Hybridantrieben. Freightliner wird in den nächsten drei Jahren mehr als 1.500 mittelschwere Lkw mit Hybrid-Technologie auf die

Straße bringen. Zusammen mit den erdgasbetriebenen Mercedes-Benz Lkw und -Omnibussen in Europa erreicht die von Daimler an Kunden ausgelieferte Flotte mit alternativen Antriebskonzepten schon weit mehr als 3.000 Nutzfahrzeuge, die im Alltagsverkehr eingesetzt werden.

Außerdem setzen wir bereits seit 2005 die BLUETEC-Technologie bei Nutzfahrzeugen ein; mittlerweile sind schon über 100.000 dieser sauberen Lkw unterwegs. 2008 gehen zudem die ersten Verteiler-Lkw Mercedes-Benz Atego BLUETEC HYBRID zu Kunden in Deutschland, Frankreich und Tschechien. Gleichzeitig nehmen Kundenfuhrparks in Großbritannien insgesamt zehn Lkw vom Typ Mitsubishi Fuso Canter Eco HYBRID in Pilot-Betrieb. Für den öffentlichen Personenverkehr stellt Daimler den Mercedes-Benz BLUETEC-HYBRID-Omnibus, einen dreiachsigen Gelenkbus aus der Citaro-Familie, vor. Dieses neue Fahrzeugkonzept markiert bereits den Technologiewechsel auf dem Weg zum Zero Emission Vehicle.

2007

2008

2009

Weltweit führender Anbieter von Hybridbussen: 1.500 verkaufte Busse der Marke Orion in Nordamerika

Im Kundenversuch: der **Mercedes-Benz Atego BLUETEC HYBRID 7,5 t** mit bis zu 20%iger Kraftstoffeinsparung

Der **Freightliner M2 HYBRID**: ein leiser Hybrid fast ohne schädliche Emissionen in Serie

30 Prozent weniger Kraftstoff: der **Mercedes-Benz Citaro G BLUETEC HYBRID** in der Kleinserie

Stark und sparsam: der **Mercedes-Benz Atego BLUETEC HYBRID 12 t**

Wirtschaftlich und umweltfreundlich: der **Thomas Built Buses HYBRID C2 School Bus**

Forschung und Entwicklung. Forschungs- und Entwicklungsleistungen in Höhe von 4,1 Mrd. €. Mit Innovationen Maßstäbe für den Automobilbau setzen. Unsere Forschungsschwerpunkte: nachhaltige Mobilität, die Vision vom unfallfreien Fahren und Individualisierung. Kleinserie von Brennstoffzellen-Fahrzeugen im Jahr 2010.

Tradition verpflichtet. Die Gründerväter unseres Unternehmens, Gottlieb Daimler und Carl Benz, haben mit ihren wegweisenden Erfindungen die Geburtsstunde des Automobils eingeläutet. Seither haben wir mit unseren Innovationen immer wieder aufs Neue Maßstäbe für den weltweiten Automobilbau gesetzt. Dies werden wir auch künftig tun. Der Motor des Fortschritts ist dabei unsere Forschung, denn sie antizipiert Trends, Kundenwünsche und Anforderungen an die Mobilität von morgen.

Angetrieben von der Frage »Was bewegt uns morgen?« nehmen Forschung und Entwicklung eine Schlüsselrolle in unserem Unternehmen ein. Unsere Forschungs- und Entwicklungsleistungen beliefen sich im Jahr 2007 auf insgesamt 4,1 (i. V. 3,7) Mrd. €. Mehr als 18.000 (i. V. 18.300) Beschäftigte waren zum Jahresende 2007 in der Forschung sowie in den Entwicklungsbereichen von Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses tätig.

Wir haben für unsere Forschungs- und Entwicklungsbereiche unter anderem drei Schwerpunkte definiert, die in ihrem Zusammenwirken überzeugende Lösungen für eine zugleich bedarfsgerechte, sichere und nachhaltige Mobilität der Zukunft bieten: Individualisierung, die Vision vom unfallfreien Fahren und nachhaltige Mobilität.

Individualisierung. Jeder Kunde soll bei Daimler ein optimales Produkt erwerben können, das speziell auf seine Mobilitätsbedürfnisse, sein Einsatzgebiet und seine Wünsche an Komfort und Ausstattung zugeschnitten ist. So kann der Kunde zum Beispiel aus einer Vielzahl von Antrieben, Karosserievarianten oder Ausstattungen wählen.

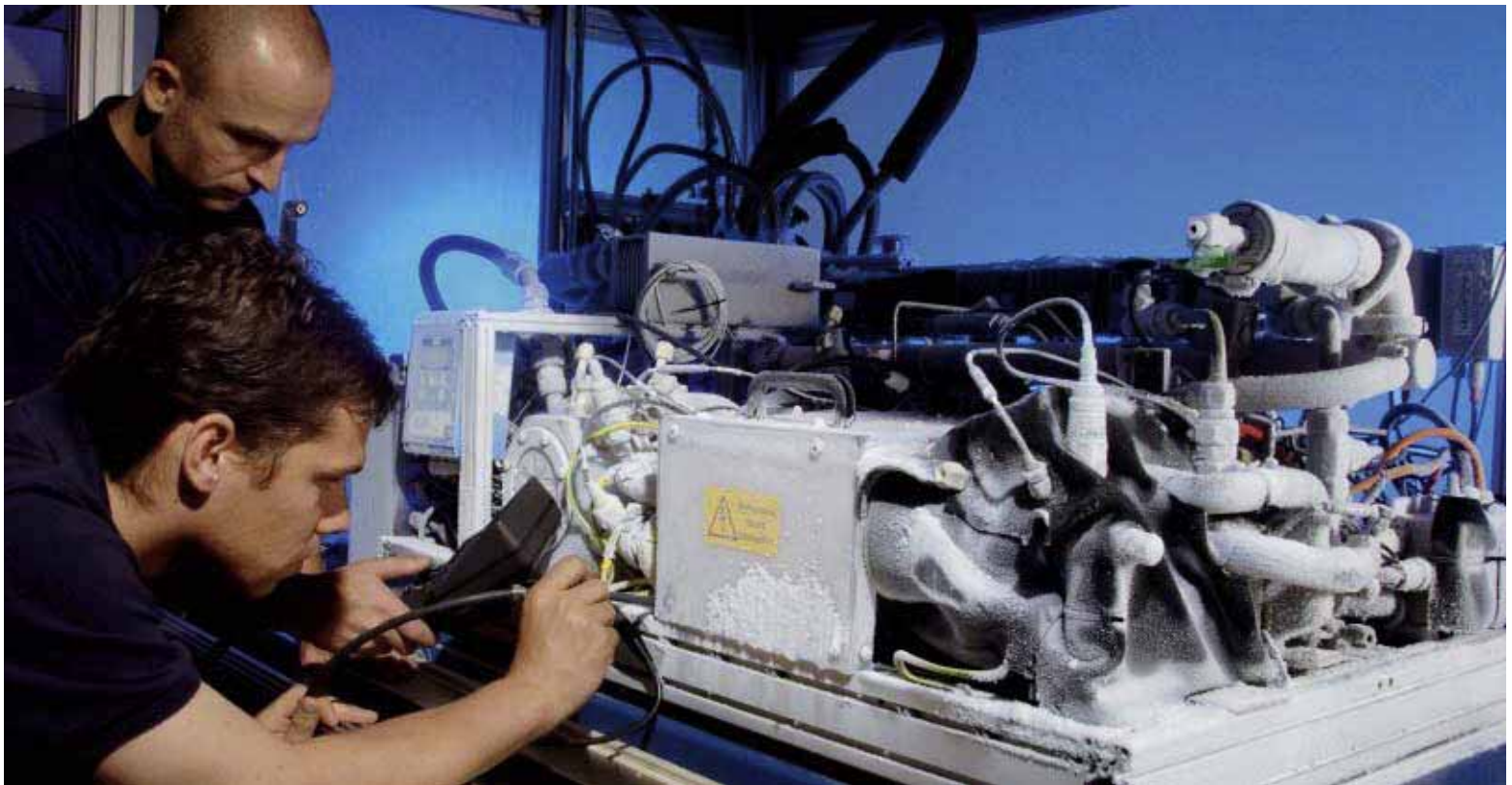
Die Vision vom unfallfreien Fahren. Das Thema Sicherheit hat seit jeher höchsten Stellenwert in unserem Unternehmen. Deshalb haben wir bei unseren Maßnahmen zur Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus vor allem das reale Unfallgeschehen im Blick. Beispiele dafür sind der bei Mercedes-Benz serienmäßige Bremsassistent (BAS) sowie das zur Serienausstattung gehörende Elektronische Stabilitäts-Programm (ESP). Mit der in der CL- und S-Klasse eingesetzten PRE-SAFE®-Bremsen, die im Gefahrenfall eine selbstständige Teilbremsung vornimmt, gehen wir einen weiteren Schritt auf dem Weg zum unfallfreien Fahren. Je nach Fahrsituation lässt sich dadurch ein Unfall noch verhindern oder die Aufprallsschwere um bis zu 40% vermindern.

Ein ähnliches System bieten wir mit dem Active Brake Assist auch für Nutzfahrzeuge an. Experten schätzen, dass ein flächendeckender Einsatz der heute verfügbaren Sicherheitssysteme die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Nutzfahrzeugen halbieren würde.

Um die Sicherheit beim Spurwechsel zu verbessern, haben wir den Totwinkel-Assistenten entwickelt, der seit dem Jahr 2007 auf Wunsch bei der S- und der CL-Klasse zum Einsatz kommt. Dieses innovative Assistenzsystem arbeitet mit sechs Nahbereichs-Radarsensoren, die beidseitig den Bereich hinter dem Auto abdecken. Sie erkennen, wenn auf der Parallelspur ein anderes Fahrzeug unterwegs ist, das sich im »toten Winkel« des Außenspiegels befindet. In solchen Situationen informiert das System den Autofahrer durch ein rotes Warnsignal im Glas des Außenspiegels und durch einen zusätzlichen Warnton, sofern der Fahrer dennoch den Blinker setzt.

Nachhaltige Mobilität. Auf dem Weg zu einer für Mensch und Umwelt verträglichen Weiterentwicklung der Mobilität setzen wir nicht auf singuläre Technologien und Fahrzeuge, sondern auf die Gesamtheit aller möglichen Maßnahmen rund um Antriebe, Leichtbau, Energiemanagement und alternative Kraftstoffe (vgl. auch S. 98). Unser Ziel ist es, unseren Kunden ein optimales Gesamtpaket zu attraktiven Preisen anzubieten. Dazu verfolgen wir unsere dreistufige Roadmap hin zu einer nachhaltigen Mobilität:

Kontinuierliche Steigerung der Effizienz unserer Fahrzeuge und Antriebe: Um kurz- und mittelfristig eine deutliche Energieeinsparung zu erreichen und die CO₂-Emissionen signifikant zu senken, müssen sowohl Fahrzeuge als auch Antriebe so effizient wie möglich sein. Unser Ziel ist es, den Diesel so sauber wie den Benziner zu machen und den Benziner so verbrauchsgünstig wie den Diesel. Mit innovativen Technologien haben wir hier schon viel erreicht: Beispielsweise konnten wir den Verbrauch unserer Pkw-Flotte in Deutschland von 1990 bis 2007 um rund 32% reduzieren. Die Schadstoffemissionen haben wir seit 1992 sowohl bei unseren Fahrzeugen mit Ottomotor als auch bei unseren Dieselfahrzeugen um durchschnittlich mehr als 70% verringert. Die Partikelemissionen beim Dieselmotor gingen dabei sogar um 97% zurück. In Hybridantrieben sehen wir eine weitere Möglichkeit der Effizienzsteigerung. Zukunftsweisend sind unsere extrem effizienten und sauberen BLUETEC HYBRID-Antriebe, bei denen wir einen effizienten Diesel mit wirkungsvoller Abgasreinigung und einem Elektroaggregat kombinieren. Das macht sich im Kraftstoffverbrauch und damit gleichzeitig bei den



Test zur Kaltstartfähigkeit der Brennstoffzelle in der Klimakammer.

Emissionen bemerkbar. So wird der C 300 BLUETEC HYBRID nur 4,6 Liter auf 100 Kilometer verbrauchen und damit den in seiner Klasse weltweit niedrigsten CO₂-Ausstoß von lediglich 122 Gramm pro Kilometer erzielen (vgl. S. 96 ff.).

Verstärkter Einsatz verbesserter und alternativer Kraftstoffe:

Damit sich eine optimale Umweltbilanz des gesamten Antriebssystems erzielen lässt, bedarf es auch hochwertiger und alternativer Kraftstoffe, möglichst aus regenerativen Quellen. Daher setzen wir auf Erdgas und Bioethanol und fördern insbesondere »Biomass to Liquid«, kurz BTL, einen Biokraftstoff der zweiten Generation. Seit Oktober 2007 sind wir deshalb am Biokraftstoffunternehmen CHOREN beteiligt. Damit wollen wir die breite Markteinführung des klimafreundlichen synthetischen BTL-Kraftstoffs »SunDiesel« beschleunigen. Darüber hinaus engagieren wir uns gemeinsam mit unseren Partnern ADM und Bayer in der Produktion von Biodiesel aus der Jatropha-Pflanze in Indien. Hier gehen wir den nächsten Schritt in Richtung einer industriellen Herstellung dieses alternativen Kraftstoffs, der speziell in Schwellenländern wie Indien dazu beitragen kann, die Abhängigkeit von teuren Rohölprodukten und den CO₂-Ausstoß zu reduzieren.

Emissionsfreies Fahren mit Brennstoffzelle und Batterieantrieb:

Elektrofahrzeuge bieten die besten Voraussetzungen für eine zumindest lokal emissionsfreie Mobilität. Wird die Energie aus regenerativen Quellen gewonnen, können die Emissionen noch weiter minimiert werden. Zusätzlich zu Brennstoffzellen-Fahrzeugen sehen wir hier auch für batteriebetriebene Elektrofahrzeuge entsprechendes Potenzial, insbesondere in urbanen Ballungszentren. So läuft derzeit ein Pilotprojekt in London, in dem rund 100 smart ed mit Elektroantrieb von ausgewählten Kunden in der Alltagspraxis getestet werden.

Mit der hocheffizienten Brennstoffzelle befindet sich das Kraftwerk zur Energieerzeugung für den elektrischen Antrieb im Fahrzeug selbst. Heute schon haben wir die weltweit größte Brennstoffzellen-Flotte aller Hersteller auf der Straße – von der A-Klasse bis zum Citaro-Bus – mit inzwischen rund 4 Millionen gefahrenen Kilometern und rund 190.000 Betriebsstunden. Im Jahr 2010 werden wir die nächste Generation des Brennstoffzellen-Antriebs mit nochmals deutlich verbesserten Eigenschaften in der B-Klasse F-Cell als Kleinserie auf den Markt bringen. Dank ihres heute schon zumindest lokal emissionsfreien Antriebs wird diese B-Klasse auch von Durchfahrtsbeschränkungen oder Strafsteuern wie der Congestion Charge in London befreit sein.

Um die Brennstoffzellen-Technologie im Automobilbereich noch stärker voranzutreiben, haben wir – zusätzlich zu unserem bisherigen Engagement – im November 2007 die »Automotive Fuel Cell Cooperation« gegründet. Die Daimler AG hält mit 50,1% die Mehrheit der Anteile. Unsere Partner sind die Ford Motor Company und Ballard Power Systems. Die neue Gesellschaft wird sich noch stärker an unseren spezifischen Anforderungen für den Einsatz von Brennstoffzellen-Stacks im Automobil ausrichten. Unser Ziel ist es, mithilfe des neu gegründeten Unternehmens unsere Spitzenstellung beim Thema Brennstoffzelle weiter zu stärken und mit Hochdruck die Serienfertigung des Brennstoffzellen-Autos vorzubereiten.

Umwelt. 1,8 Mrd. € für den Umweltschutz aufgewendet. Umweltschutz umfasst bei Daimler den gesamten Wertschöpfungsprozess. Nahezu vollständige Zertifizierung nach internationalen Umweltnormen. Umweltfreundliche Produktneuheiten sollen Verbrauchsmaßstäbe im jeweiligen Fahrzeugsegment setzen. Große Erfolge auch beim Recycling.

Zertifiziertes Umweltmanagement an den Standorten.

Daimler bekennt sich zu einem integrierten Umweltschutz, der den gesamten Wertschöpfungsprozess umfasst. Unser Ziel ist es, an den Ursachen von Umweltbeeinträchtigungen anzusetzen, die Auswirkungen von Produktionsprozessen und Produkten auf die Umwelt bereits im Vorfeld zu berücksichtigen und diese in die unternehmerischen Entscheidungen einzubeziehen. Die 1,8 (i. V. 1,6) Mrd. €, die wir im Jahr 2007 für den Umweltschutz aufgewendet haben, belegen den Stellenwert unseres Umweltengagements.

Um systematisch Verbesserungen im Umweltschutz zu erreichen, hat Daimler Steuerungsprozesse installiert und diese in zertifizierten Umweltmanagementsystemen verankert. Über 95% aller Mitarbeiter weltweit arbeiten in Unternehmensteilen, die nach der internationalen Umweltnorm ISO 14001 zertifiziert sind. Die deutschen Standorte sind zusätzlich nach der EU-Umweltauditverordnung (EMAS) geprüft. Die Wirksamkeit unserer Systeme lassen wir regelmäßig durch externe Audits überprüfen; die nach dem EMAS-System validierten Standorte legen zudem jährlich in von unabhängigen Umweltprüfern geprüften Umwelt-erklärungen Rechenschaft ab. Darüber hinaus werden alle Standorte einer internen »ökologischen Standortbewertung« unterzogen. Sie hilft Daimler, Umweltrisiken nach weltweit einheitlichen Maßstäben zu ermitteln, diese vorausschauend zu beheben und unternehmensinterne Umweltstandards einzuhalten.

Ressourcenschonung und Emissionsvermeidung im Fokus.

Daimler versteht sich als Schrittmacher für umweltverträgliche Innovationen in der Produktions- und Verfahrenstechnik. Die wichtigsten Handlungsfelder für uns sind dabei der Klimaschutz, die Luftreinhaltung und die Ressourcenschonung.

Mithilfe umweltfreundlicher Produktionsverfahren ist es uns gelungen, die CO₂-Emissionen der Werke, die produktionsbedingten Lösungsmittelmmissionen, Lärmbelastung und Geräuschemissionen in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich zu verringern. Trotz der zusätzlichen Berücksichtigung von acht Werken von Mitsubishi Fuso ist der Energieverbrauch von 2001 bis 2006 nur um 0,6% auf 19,2 Mio. Megawattstunden angestiegen. Die CO₂-Emissionen gingen im gleichen Zeitraum durch den Einsatz weniger kohlenstoffhaltiger Energieträger um 0,7% auf insgesamt 7,25 Mio. Tonnen zurück. Durch ressourcenschonende Techniken, wie zum Beispiel Kreislaufsysteme, konnte der Wasserverbrauch zwischen den Jahren 2001 und 2006 um 8,7% gesenkt werden.

In der Abfallwirtschaft lautet unser Leitsatz: Vermeiden und verwerten ist besser als beseitigen. Innovative technische Verfahren und eine umweltgerechte Produktionsplanung ermöglichen es uns, die Abfallmenge stetig zu reduzieren. Insgesamt verringerte sich die gesamte produktionsbedingte Abfallmenge zwischen 2001 und 2006 um 37% auf 2,2 Mio. Tonnen. Für das Jahr 2007 gehen wir von weiter sinkenden Verbrauchswerten aus. Die genauen Größen werden wir mit dem neuen Nachhaltigkeitsbericht Mitte des Jahres 2008 veröffentlichen.

Jeder Mitarbeiter ein Umweltschutzbeauftragter. Um den Leitgedanken des Umweltschutzes bei allen Beschäftigten zu verinnerlichen und möglichst viele Mitarbeiter zu motivieren, aktiv daran mitzuwirken, vergibt Daimler den konzernweit ausgeschriebenen und vom Vorstand verliehenen »Environmental Leadership Award« (ELA). Mit dieser Auszeichnung wollen wir nicht nur wegweisende Umweltschutzprojekte anerkennen, sondern auch das Know-how zu vorbildlichen Technologien und Konzepten verbreiten und weltweit zur Nachahmung anregen.

Beispielgebend für den Erfolg dieser Strategie sind die Projekte, die Daimler im Jahr 2007 mit dem ELA ausgezeichnet hat. So gelang es einem Projektteam aus dem Werk Untertürkheim, durch zielgerichtete Sensibilisierung und praxisnahe Information von Kollegen und Führungskräften die Energieeffizienz im Werk deutlich zu erhöhen: 36 Millionen Kilowattstunden Strom und 67 Millionen Kilowattstunden Wärmeenergie konnten seit dem Projektstart im Jahr 2006 eingespart werden. Die CO₂-Emissionen sanken um 40.000 Tonnen. Vergleichbare Programme zur Verbesserung der Energieeffizienz und Reduktion der CO₂-Emissionen wurden auch in anderen Werken umgesetzt.

Umweltschutz bei den Produkten. Als Premiumhersteller stehen wir vor besonderen Herausforderungen: Beim Flottenverbrauch können wir uns mit Herstellern, die überwiegend kleine und mittlere Fahrzeuge verkaufen, nur schwer vergleichen. Unsere Kunden schätzen komfortable Premiumfahrzeuge mit höchsten Sicherheitsstandards, die gleichzeitig auch anspruchsvollen ökologischen Maßstäben genügen. Vor diesem Hintergrund ist es unser Anspruch, »best in class« zu sein. So haben wir auf der IAA 2007 unter dem Motto »Road to the Future« besonders umweltfreundliche Neuheiten aus unserem Hause vorgestellt, die in ihrer jeweiligen Fahrzeugklasse in Bezug auf Verbrauch Benchmark sind (siehe S. 96 ff.). Dass der Markt solche Innovationen honoriert, zeigt der Erfolg des E 320 BLUETEC in den USA. Im Oktober 2006 eingeführt, erreichte er bereits im Jahr 2007 in den 45 US-Staaten, in denen Dieselfahrzeuge angeboten wurden, einen Anteil von 11% am Absatz der E-Klasse.

Im November 2007 haben wir unsere Initiative »Shaping Future Transportation« gestartet, bei der markenübergreifend alle Produkte und Initiativen zum Thema Alternative Antriebe und Kraftstoffe präsentiert wurden. Seit der serienmäßigen Einführung der BLUETEC-Technologie in Nutzfahrzeugen vor drei Jahren sind nun mehr als 100.000 Mercedes-Benz BLUETEC-Lkw weltweit unterwegs. Mit über 1.100 ausgelieferten und weiteren 1.500 bestellten Orion Hybrid-Bussen bis zum Jahresende 2007 ist Daimler Buses darüber hinaus Weltmarktführer bei Hybrid-Bussen.

Unser Umweltversprechen hält ein ganzes Fahrzeugleben.

Daimler blickt bei seinen Produkten stets auf den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs. Denn entscheidend für die Umweltverträglichkeit sind nicht nur der Kraftstoffverbrauch und die Emissionen beim Fahren, sondern die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch von der Fertigung über die Nutzung bis zur Verwertung und Entsorgung. In der Fahrzeugentwicklung definieren wir bereits in den Lastenheften Umweltziele, die von den Baureihenverantwortlichen und den »Design for Environment«-Experten über den ganzen Entwicklungsprozess hinweg eingehalten werden. Von der Nutzung geeigneter, nach Möglichkeit nachwachsender Rohstoffe über Wartung und Service bis hin zu Rücknahme und Recycling werden alle Faktoren sorgfältig auf eine optimale ökologische Gesamtbilanz abgestimmt.

Der Erfolg dieses Engagements wird durch das Umweltzertifikat bestätigt. Daimler hat dieses von der TÜV Management Service GmbH in München erstmals im Jahr 2005 für die S-Klasse und im Jahr 2007 auch für die neue C-Klasse erhalten. Wir sind damit weltweit das einzige Automobilunternehmen, dessen umweltorientierte Produktentwicklung nach den Regeln der international anerkannten ISO-Norm 14062 bestätigt wird.

Und auch die Rücknahme von Altfahrzeugen haben wir im Blick: Als weltweit erster Fahrzeughersteller haben wir im März 2007 die Bescheinigung »Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit« über die Vorprüfung zur Typgenehmigung (2005/64/EG) vom Kraftfahrt-Bundesamt erhalten. Die C-Klasse erfüllt somit bereits heute die Recyclingziele für das Jahr 2015 gemäß der europäischen Altfahrzeugrichtlinie. Für sie kann nach ISO 22628 eine Verwertbarkeit von 95% nachgewiesen werden.

Im Rahmen seines Recycling-Managementsystems MeRSy hat Daimler im Jahr 2007 auf freiwilliger Basis und kostenlos für die Servicestützpunkte 35.000 Tonnen Altteile und Altmaterialien zurückgenommen. Insgesamt sind 1.600 Servicestützpunkte in Europa an MeRSy angeschlossen. Um eine möglichst hochwertige Wiederverwertung sicherzustellen, hat Daimler auch ein Verfahren entwickelt, mit dem zusammenhängende Kunststoffteile voneinander getrennt und einer möglichst hochwertigen Wiederverwertung zugeführt werden können.



Mercedes-Benz C-Klasse T-Modell mit Umweltzertifikat: 39 Bauteile wurden für Rezyklat-Kunststoffe freigegeben, 32 Bauteile bestehen aus nachwachsenden Rohstoffen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Insgesamt stabile Beschäftigung. Nachwuchssicherung durch internationales CAREER-Programm. Betriebsnahe Kinderkrippen eingerichtet. Umsetzung des neuen Managementmodells verläuft planmäßig. Rund 9.300 Ausbildungsplätze weltweit.

	2007	2006	07/06
Beschäftigte (31.12.)			Veränd. in %
Daimler-Konzern	272.382	274.024	-1
Mercedes-Benz Cars	97.526	99.343	-2
Daimler Trucks	80.067	83.237	-4
Daimler Financial Services	6.743	6.813	-1
Vans, Buses, Other	39.968	37.679	+6
Vertrieb Fahrzeuge	48.078	46.952	+2

Insgesamt stabile Beschäftigung. Zum 31. Dezember 2007 beschäftigte Daimler weltweit 272.382 (i. V. 274.024) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon waren 166.679 (i. V. 166.592) in Deutschland und 24.053 (i. V. 27.629) in den USA tätig. Die Zahl der Auszubildenden belief sich auf 9.300 (i. V. 9.352).

Bei Mercedes-Benz Cars waren 97.526 (i. V. 99.343) Personen beschäftigt. Im Geschäftsfeld Daimler Trucks war die Entwicklung uneinheitlich: Während die Belegschaft in Europa und Brasilien infolge der hohen Nachfrage kräftig gestiegen ist, mussten wir in Nordamerika aufgrund des rückläufigen Marktes Personal abbauen. Zum Jahresende 2007 waren bei Daimler Trucks 80.067 (i. V. 83.237) Personen tätig. Im Geschäftsfeld Daimler Financial Services war die Zahl der Beschäftigten mit 6.743 (i. V. 6.813) um 1% niedriger als vor einem Jahr. Bei Mercedes-Benz Vans haben wir wegen der hohen Sprinter-Nachfrage vor allem im Werk Düsseldorf die Beschäftigung deutlich erhöht. Auch bei Daimler Buses stieg die Zahl der Beschäftigten.

Globale Personalstrategie sichert Wettbewerbsfähigkeit.

Als funktionale Strategie trägt die globale Personalstrategie innerhalb des Zielsystems des Daimler-Konzerns (vgl. S. 36) wesentlich zur Neuausrichtung des Konzerns und zur Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit bei. Unsere Personalstrategie baut auf fünf Säulen auf: Profitabilität, wettbewerbsfähige Belegschaft, zukunftsweisende Führungskompetenzen, hohe Attraktivität als Arbeitgeber und professionelle Organisation.

Leistungsstarke und hoch motivierte Mitarbeiter sind für Daimler eine unabdingbare Voraussetzung für profitables Wachstum. Um die künftige Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Belegschaft frühzeitig zu fördern, waren im Rahmen der strategischen Personalsteuerung die systematische, konzernweite Analyse künftiger Anforderungen an die Personalkapazitäten und die Kompetenzen unserer Beschäftigten sowie die Ableitung entsprechender Maßnahmen Aufgabenschwerpunkte.

Einbindung der Unternehmenswerte in die Führungskräfteentwicklung.

Daimler fühlt sich der Spitzenleistung verpflichtet. Damit dieses Ziel erreicht wird, basiert unsere Unternehmenskultur auf den Werten Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin; sie geben Orientierung und bilden die Grundlage für das Handeln aller Beschäftigten. Im Jahr 2007 haben wir diese Grundwerte auch in unseren Instrumenten der Personal- und Führungskräfteentwicklung verankert.

Führungskräfteentwicklung erfolgt bei Daimler konzernweit nach vergleichbaren Maßstäben. Dazu nutzen wir unseren mehrstufigen Leadership-Evaluation-And-Development (LEAD)-Prozess. Im Rahmen des jährlich durchgeführten LEAD-Prozesses bewerten und entwickeln wir unsere Führungskräfte nach einem weltweit einheitlichen Anforderungsprofil. Aufgrund der so geschaffenen Transparenz sind wir in der Lage, unsere Führungskräfte im Wesentlichen aus den eigenen Reihen zu rekrutieren und nur gezielt durch externe Einstellungen zu ergänzen.

Leistungsgerechte Vergütung im Tarifbereich.

Zum 1. Januar 2007 hat Daimler den einheitlichen Entgelttarifvertrag für Arbeiter und Angestellte (ERA) eingeführt. Für rund 125.000 Beschäftigte in den inländischen Werken und der Zentrale in Deutschland gelten seitdem einheitliche Vergütungsgrundsätze. Zusätzlich zu den tariflichen Entgeltbestandteilen tragen über-tarifliche Zahlungen dazu bei, dass Daimler auch weiterhin ein attraktiver Arbeitgeber ist. Mit dem Entgeltbaustein »tarifliches Leistungsentgelt« wird Leistung in stärkerem Maße honoriert; gleichzeitig werden eine größere Variabilität und Leistungs-differenzierung ermöglicht. In diesem Zusammenhang entwickeln wir unsere Führungsprozesse im Jahr 2008 weiter und führen ein neues Verfahren der Leistungsbeurteilung im Tarifbereich (NAVI) ein: NAVI setzt auf einen intensiveren Dialog zwischen Führungskräften und ihren Beschäftigten. Für die individuelle Bewertung wurden dabei neue, leistungsorientierte Kriterien herangezogen. Um eine einheitliche Umsetzung sicherzustellen, haben wir unsere Führungskräfte im Jahr 2007 umfassend qualifiziert.



Erster Schritt ins Berufsleben: Auszubildende bei Daimler.

Planmäßige Umsetzung des neuen Managementmodells. Im Berichtsjahr haben wir das im Januar 2006 vorgestellte neue Managementmodell planmäßig umgesetzt. Bei der damit verbundenen Personalanpassung in den Verwaltungsfunktionen der Daimler AG liegen wir ebenfalls voll im Plan.

Gesundheitsmanagement – ein integrierter Ansatz. Arbeits- und Gesundheitsschutz sind bedeutende Eckpfeiler der unternehmerischen Verantwortung bei Daimler. Mit dem neuen Managementmodell wurde das Gesundheitsmanagement in dem Bereich »Health and Safety« zusammengeführt. Neu geordnete Prozesse im Arbeits- und Gesundheitsschutz ermöglichen zahlreiche weitere Maßnahmen zur Förderung der Gesundheit und damit der Leistungsfähigkeit der Belegschaft. Das große Engagement des Unternehmens, das auch in der Öffentlichkeit große Anerkennung findet, ist damit vor dem Hintergrund einer älter werdenden Belegschaft eine wesentliche Säule des strategischen Personalmanagements.

Kinderkrippen als Teil der Diversity-Strategie. Wir möchten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vor Ablauf der Elternzeit den Wiedereinstieg in den Beruf erleichtern und den Anteil von Frauen in der Gesamtbelegschaft sowie in Führungspositionen weiter ausbauen. Dazu richtet Daimler bis zum Jahr 2009 deutschlandweit insgesamt 350 zusätzliche Plätze für Kinder unter drei Jahren in betriebsnahen Kinderkrippen ein, denen ein neu entwickeltes Bildungskonzept zugrunde liegt. Zum Auftakt haben wir seit Herbst 2007 die ersten Kinderkrippen mit dem Namen »sternchen« in Stuttgart-Untertürkheim, Bremen, Sindelfingen und Würth eröffnet. Bis Ende 2009 werden weitere Standorte in Deutschland folgen. In dieser Maßnahme sehen wir einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der Diversity-Strategie des Unternehmens.

Ausbildung sichert langfristige Wettbewerbsfähigkeit. Um jungen Menschen eine Perspektive zu geben und unsere Wettbewerbsfähigkeit langfristig sicherzustellen, beschäftigten wir zum Jahresende 7.945 (i. V. 7.896) Auszubildende in Deutschland bzw. 9.300 (i. V. 9.352) weltweit. Zudem haben wir in Abstimmung mit dem Betriebsrat im Jahr 2007 in den Werken und der Zentrale der Daimler AG in Deutschland nochmals mehr Ausbildungsplätze angeboten, als wir zur Deckung unserer Bedarfe benötigen, und rund 2.600 neue Ausbildungsverträge abgeschlossen.

Verstärkte Nachwuchssicherung und -förderung. Für die Identifikation, Gewinnung und Entwicklung sowie den Einsatz qualifizierter Fachkräfte und Berufsanfänger hat die Daimler AG das Talentmanagement weiter verstärkt und die Hochschulaktivitäten konsequent ausgebaut. Das im Jahr 2007 gestartete funktions- und geschäftsfeldübergreifende Traineeprogramm »CAReer« ist hierfür ein wichtiger Baustein. Über 300 Trainees werden in 12 bis 15 Monaten durch mehrere Projekteinsätze in unterschiedlichen Abteilungen und Geschäftsfeldern im In- und Ausland auf ihren Einsatz im Konzern vorbereitet. Im Jahr 2008 wollen wir weltweit 500 Trainees einstellen, davon rund 35% Frauen. Für Schüler, Studenten, Absolventen und »Early Professionals« wurden die Möglichkeiten des Einstiegs ins Unternehmen erweitert. Darüber hinaus wird die zielgruppenspezifische Ansprache insbesondere in den ingenieur- und wirtschaftswissenschaftlichen Fachrichtungen durch spezielle Messen und Events intensiviert.

Dank an die Belegschaft. Der Vorstand dankt allen Beschäftigten von Daimler für ihre Initiative, ihr Engagement und ihre Leistung, die zum Ergebnisanstieg im Jahr 2007 geführt haben. Dies wirkt sich in einer deutlich erhöhten Ergebnisbeteiligung aus. Alle anspruchsberechtigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im tariflichen Bereich erhalten eine freiwillige Einmalzahlung in Höhe von 3.750 (i. V. 2.000) €. 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.

Gesellschaftliche Verantwortung. Weltweites gesellschaftliches Engagement unterstützt Akzeptanz der Konzernaktivitäten. Kernkompetenzen für die Gesellschaft nutzen. Dialog mit Politik, Wirtschaft und Gesellschaft intensiviert.

Daimler als guter Weltbürger. Daimler ist mehr als nur ein renommiertes Automobilunternehmen, das faszinierende Produkte herstellt. Daimler ist auch ein Unternehmen, das wegen seines gesellschaftlichen Engagements geschätzt wird. Da wir uns unserer Verantwortung für das Gemeinwesen bewusst sind, engagieren wir uns an den Standorten, an denen wir tätig sind – und auch darüber hinaus. Unser Engagement, das auch Spenden, Sponsoring und ehrenamtliche Tätigkeiten unserer Mitarbeiter einschließt, basiert auf den Grundsätzen internationaler Initiativen wie beispielsweise dem »Global Compact« der Vereinten Nationen. Alle Aktivitäten im Rahmen unseres gesellschaftlichen Engagements dienen auch dem Geschäftsinteresse und unterstützen uns auf unserem Weg, als »guter Unternehmensbürger« wahrgenommen zu werden.

Die Gestaltung der Zukunft im Blick. Im Geschäftsjahr 2007 haben wir uns im Rahmen unseres gesellschaftlichen Engagements im Schwerpunkt auf Aktivitäten konzentriert, die in einem direkten Bezug zu unserem ökonomischen Handeln stehen. Das globale Netzwerk unserer Ausbildungszentren »Daimler Automotive Academy«, dem unsere Ausbildungseinrichtungen in Afghanistan, der Mongolei, Kuwait und Russland angehören, verfolgt das strategische Ziel, jungen Menschen durch Ausbildung und Qualifizierung eine Perspektive zu bieten und so zur Stabilisierung der jeweiligen Gesellschaft beizutragen. Im Jahr 2007 haben wir unsere Präsenz erweitert und neue Ausbildungseinrichtungen in Hoedspruit (Südafrika), in Blantyre (Malawi) und in Beit Sahour (Palästina) eröffnet. Auf gesellschaftliche Stabilität zielen auch unsere erweiterten Bemühungen im Nahen und Mittleren Osten. Das Projekt »Alexander/Zaimar River Peace Parks« zielt darauf ab, die Verschmutzung des Flusses Alexander/Zaimar in Folge der Einleitung von Abwässern angrenzender Steinbrüche und Ölmühlen zu reduzieren. Da hier Palästinenser und Israelis gemeinsam die Säuberung des Flusses übernehmen, ist dieses Projekt auch eine wichtige vertrauensbildende Maßnahme in dieser Krisenregion. Gemeinsam mit dem Wittenberg-Zentrum für Globale Ethik organisierten wir im Juli 2007 in der Lutherstadt Wittenberg ein Nahost-Forum, an dem Wirtschaftsdelegationen aus Jordanien und Israel teilnahmen.

Daimler übernimmt als Fahrzeughersteller auch Verantwortung in Bezug auf eine erhöhte Verkehrssicherheit. »MobileKids«, die Initiative von Daimler für Kinder zwischen acht und zwölf Jahren, baut auf dem Prinzip des spielerischen Lernens auf. Mit unseren internationalen Plattformen im Internet unter www.mobilekids.net und im Fernsehen mit der Kinderserie »Die Nimbols« haben wir im Jahr 2007 mehrere Millionen Kinder erreicht. Aktionen vor Ort in Deutschland, Frankreich, Italien, Russland, Singapur, Malaysia und Indien haben zusätzlich dazu beigetragen, das Bewusstsein von Kindern für die Gefahren im Straßenverkehr zu schärfen.

Auch im Jahr 2007 beschäftigte Daimler deutlich mehr Menschen mit Behinderungen als gesetzlich gefordert. Dabei verfolgten wir sowohl Geschäfts- als auch Gesellschaftsinteressen. Darüber hinaus wurden Aufträge im Wert von mehr als 40 Mio. € an Behindertenwerkstätten vergeben.

Gesellschaftliches Engagement durch Sponsoring und Spenden. Mit unserem Unternehmenssponsoring und Spendenwesen besetzen wir Themenfelder, die für die Gesellschaft und unser Unternehmen von Bedeutung sind. Auf den Gebieten Mobilität, Technologie und Innovation, Wissenschaft, Bildung, Erziehung und Kultur sowie interkultureller Austausch fördern wir Institutionen weltweit oder initiieren selbst entsprechende Projekte. Dazu zählt die Initiative Mondialogo, für die wir die UNESCO als Partner gewinnen konnten und mit der wir seit dem Jahr 2003 interkulturelles Lernen und den Wissensaustausch zwischen Schülern und Studenten der Ingenieurwissenschaften weltweit fördern.

Daimler förderte auch den »Stifterverband der Deutschen Wissenschaft«, die »Deutsche Akademie für Technikwissenschaften«, die »Deutsche Stiftung Weltbevölkerung« und das Projekt »MusikTheater« an Brennpunktschulen in Stuttgart. Im Rahmen der Kulturförderung haben wir den deutschen Musikrat, das »Orchester Akademie der Berliner Philharmoniker zur Nachwuchsförderung« sowie die »Internationale Bachakademie« unterstützt.

Engagement für das Gemeinwesen. Der Konzern und seine Mitarbeiter unterstützten im Jahr 2007 mit einer Reihe von Initiativen verschiedene Einrichtungen an den Unternehmensstandorten. Dabei kommt es uns vor allem auf die Hilfe für, beispielsweise aufgrund einer Behinderung, benachteiligte Kinder und Jugendliche an sowie auf die Förderung und Bildung der jungen Generation.

So veranstaltete Daimler Financial Services im Jahr 2007 am Standort Berlin bereits zum zweiten Mal einen »Day of Caring«, an dem Mitarbeiter und Management ein Jugendzentrum renovierten. Zudem unterstützt Daimler Financial Services Projekte, die Jugendliche in den USA und Deutschland zu einem verantwortungsbewussten Umgang mit Geld erziehen. Ferner werden seit dem Jahr 2006 gemeinsam mit der internationalen Hilfsorganisation CARE im Rahmen des Programms »Micro-Financing« Minikredite an Frauen in Peru, Ecuador, Ruanda, Mosambik, Vietnam und Indonesien gewährt. Diese Kredite ermöglichen es den Frauen, sich und ihren Familien eine eigene Existenz aufzubauen. Dieses Programm wollen wir weiter ausbauen.

Im Jahr 2007 wurden im Rahmen des Programms »Ideen bewegen«, mit dem die Mercedes-Benz Bank in Deutschland freiwilliges Mitarbeiterengagement unterstützt, insgesamt 16 gemeinnützige Projekte an zahlreichen Standorten umgesetzt. Seit Januar 2008 haben auch die Beschäftigten von Daimler Financial Services in Berlin die Möglichkeit, sich mit ihren Projektideen um Unterstützung durch das Unternehmen zu bewerben.

Auch internationale Hilfsprojekte wurden gefördert. Bereits im Januar 2007 konnten wir eine Schule in Sri Lanka eröffnen, die durch den Tsunami zerstört und mit Spendengeldern der Daimler-Mitarbeiter wieder aufgebaut worden war.

Darüber hinaus schafft Daimler Ausbildungsplätze für gehörlose Jugendliche und unterstützt verschiedene Behinderteneinrichtungen, so zum Beispiel die Dorfgemeinschaft Tennental bei Deckenpfronn. Über die finanzielle Unterstützung für den Anbau einer Astholzwerkstatt hinaus legten Daimler-Auszubildende und -Pensionäre hier selbst Hand an.

Gesellschaftliche Verantwortung als Element unseres Leitbildes zur Nachhaltigkeit. Wir wollen uns ein Umfeld erhalten, in dem wir Werte für all unsere Stakeholder schaffen können. Ein hierauf ausgerichtetes gesellschaftliches Engagement wird auch in unabhängigen Bewertungen honoriert, wie zum Beispiel unsere erneute Aufnahme in den Dow Jones Sustainability Index zeigt. Mit dem bisher Erreichten geben wir uns aber nicht zufrieden. Wir wollen unser gesellschaftliches Engagement noch weiter verstärken. Deshalb führen wir auch künftig den Dialog mit allen gesellschaftlichen Gruppen, die an konstruktiven Lösungen interessiert sind, fort. Unsere Gesprächspartner reichen dabei von Schulen über Universitäten, Experten in regionalen Foren, Hilfsorganisationen und karitative Einrichtungen bis hin zu Organisationen wie dem Internationalen Olympischen Komitee oder transatlantischen Institutionen. Denn wir wollen auch weiterhin in den Gemeinden als guter Nachbar, in der Gesellschaft als engagierter Unternehmensbürger und in der Politik als glaubwürdiger Partner wahrgenommen werden.



Schüler trainieren bei der Mercedes-Benz MobileKids-Tour das richtige Verhalten im Straßenverkehr – in den Wachstumsmärkten Asiens (wie hier in Singapur) und weltweit.

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

Corporate Governance

110 – 113

Corporate Governance Bericht

- Rahmenbedingungen
- Die Gesellschaftsorgane der Daimler AG
- Grundsätze unseres Handelns

114 – 115

Compliance

- Compliance-Grundsätze
- Compliance-Organisation
- Nachhaltige Compliance durch systematisches Vorgehen
- Compliance-Serviceleistungen ausgebaut

116 – 121

Vergütungsbericht

- Grundsätze der Vergütung des Vorstands
- Vergütung des Vorstands 2007
- Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit
- Vergütung des Aufsichtsrats

122 – 123

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

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

124 – 125

Mitglieder des Aufsichtsrats

126 – 129

Bericht des Aufsichtsrats

130 – 131

Bericht des Prüfungsausschusses

Corporate Governance Bericht

Rahmenbedingungen

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

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

Die Gesellschaftsorgane der Daimler AG

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

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

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

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

Aufsichtsrat. Nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz umfasst der Aufsichtsrat der Daimler AG 20 Mitglieder. Sie werden zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung gewählt. Zur anderen Hälfte besteht der Aufsichtsrat aus Vertretern, die von den Arbeitnehmern 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 Daimler 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 abzuberufen sowie die Vergütung des Vorstands festzulegen. Dabei ist die Ausgestaltung der Vorstandsvergütung an den Präsidialausschuss delegiert. Der Aufsichtsrat berät jedoch die Struktur des Vergütungssystems bei Bedarf und überprüft sie regelmäßig. 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 vier Ausschüsse gebildet: den Präsidialausschuss, den Nominierungsausschuss, den Prüfungsausschuss und den Vermittlungsausschuss.

Der **Präsidialausschuss** ist insbesondere für die vertraglichen Angelegenheiten des Vorstands und die Festlegung der 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 im Berichtsjahr neu eingerichtete **Nominierungsausschuss**, der als einziger Aufsichtsratsausschuss ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist, unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für dessen Vorschläge zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern an die Hauptversammlung.

Der **Prüfungsausschuss** befasst sich mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements, der Compliance 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 Zwischenberichte und prüft den Konzern- und Jahresabschluss der Daimler 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 sowie für die prüferische Durchsicht von Zwischenberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Prüfungsausschuss lässt sich von den Abschlussprüfern über alle als kritisch angesehenen

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

Der Aufsichtsrat hat sich von der Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss überzeugt. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Bernhard Walter, verfügt über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren. Daher hat der Aufsichtsrat Herrn Walter 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 Daimler AG umfasste zum 31. Dezember 2007 sechs Mitglieder. Zu den Aufgaben des Vorstands gehört es, die strategische Ausrichtung des Unternehmens festzulegen und die Geschäftsführung für das Unternehmen wahrzunehmen. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, die Jahres-, Konzern- und Zwischenabschlüsse aufzustellen, ein Risikomanagementsystem einzurichten und dieses zu überwachen. Die Geschäftsordnung legt die Verantwortungsbereiche des Vorstands und seiner Mitglieder fest. Diese sind auf den Seiten 8 und 9 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. Daimler erwartet von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die strikte Beachtung des Integrity Code.

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

Das Risikomanagement im Konzern. Daimler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird (vgl. S. 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 Daimler-Konzerns erfolgt nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS). Nähere Erläuterungen zu den IFRS sind im Finanzteil dieses Geschäftsberichts dargestellt (vgl. Anmerkung 1 des Konzernanhangs).

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

Transparenz. Daimler unterrichtet Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig über die Lage sowie über wesentliche geschäftliche Veränderungen des Unternehmens. Wir haben eine Übersicht aller wesentlichen im Geschäftsjahr 2007 veröffentlichten Informationen auf unsere Internetseite unter www.daimler.com/ir/jahrdok07 eingestellt.

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

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

Ad-hoc-Publizität. Insiderinformationen, die sich auf die Gesellschaft oder die von ihr begebenen Finanzinstrumente beziehen, veröffentlicht Daimler entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen unverzüglich, auch außerhalb der regelmäßigen Berichtserstattung.

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

Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat. Am 31. Dezember 2007 waren 2,9 Mio. Aktien, Optionen oder Stock Appreciation Rights der Daimler AG (0,28% der ausgegebenen Aktien) im Besitz von Mitgliedern des Vorstands. Zu diesem Stichtag besaßen Mitglieder des Aufsichtsrats 0,1 Mio. Aktien, Optionen oder Stock Appreciation Rights der Daimler AG (0,008% der ausgegebenen Aktien).

Directors' Dealings. Von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats (sowie ihnen nach Maßgabe des Wertpapierhandelsgesetz nahestehenden Personen) wurden im Geschäftsjahr 2007 die in der nachfolgenden Tabelle aufgelisteten Wertpapiergeschäfte getätigt. Die Daimler AG veröffentlicht diese Transaktionen unverzüglich, nachdem sie dem Unternehmen mitgeteilt wurden. Aktuelle Informationen sind in diesem Zusammenhang im Internet unter www.daimler.com/corpgov_d abrufbar.

Directors' Dealings im Jahr 2007

Datum	Name	Funktion	Art und Ort der Transaktion	Stückzahl	Kurs/Preis	Gesamtvolumen
18.04.2007	Dr. Clemens Börsig	Mitglied des Aufsichtsrats	Verkauf von Discount-Zertifikaten, Frankfurt	1.400	38,71 €	54.194,00 €
06.06.2007	Peter A. Magowan	Mitglied des Aufsichtsrats	Verkauf von Aktien, New York	15.341	88,50 \$	1.357.678,50 \$
20.07.2007	Earl G. Graves	Mitglied des Aufsichtsrats	Verkauf von Aktien, New York	550	89,96 \$	49.476,02 \$
24.07.2007	Earl G. Graves	Mitglied des Aufsichtsrats	Verkauf von Aktien, New York	500	90,65 \$	45.327,00 \$
30.08.2007	Bodo Uebber	Mitglied des Vorstands	Erwerb von Aktien, Frankfurt	3.120	64,10 €	199.992,00 €
18.10.2007	Earl G. Graves	Mitglied des Aufsichtsrats	Verkauf von Aktien, New York	800	105,85 \$	84.680,00 \$

Compliance-Grundsätze. Unter Compliance verstehen wir die Übereinstimmung unseres Handelns mit gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen sowie ethischen und moralischen Grundsätzen, denen die Daimler AG unterliegt bzw. zu deren Einhaltung wir uns freiwillig verpflichtet haben.

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

Im Jahr 2006 wurde die Verhaltensrichtlinie durch spezifische Konzernleitlinien und Konzernrichtlinien – so genannte Corporate Policies & Guidelines – erweitert. Diese setzen ethische oder compliance-relevante Prinzipien der Verhaltensrichtlinie in konkrete Handlungsvorschriften um und dienen als wichtige Orientierungshilfe im komplexen Geschäftsbetrieb.

Im Jahr 2007 hat unsere Compliance-Organisation das Compliance-Programm um wichtige Konzernleit- und -richtlinien ergänzt. So wurden zum Beispiel in enger Zusammenarbeit mit dem Personalressort die Unternehmensleitlinie zu »Null-Toleranz« sowie eine Richtlinie zu Disziplinarmaßnahmen erarbeitet.

Compliance betrifft jeden Einzelnen. Jeder Mitarbeiter trägt seinen unverzichtbaren Teil dazu bei, die Daimler AG und ihre Marken vor Schaden zu bewahren. Unser mehrstufiges Compliance-Regelwerk soll Konsistenz zwischen allen Verhaltensstandards gewährleisten und allen Beschäftigten Sicherheit im täglichen Geschäftsbetrieb geben. Eine Übersicht über das Regelwerk ist in der Grafik auf Seite 115 abgebildet.

Die Compliance-Organisation. Um die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und der freiwillig angewandten Grundsätze zusätzlich abzusichern, haben wir Anfang des Jahres 2006 mit dem Aufbau einer weltweiten Compliance-Organisation begonnen. So hat der Vorstand der Daimler AG ein Compliance Committee eingerichtet. Es setzt sich aus hochrangigen und erfahrenen Führungskräften der Bereiche Recht, Revision, Finanzen & Controlling, Personal, Vertrieb und Daimler Financial Services zusammen, die sich quartalsmäßig zu gemeinsamen Sitzungen treffen.

Das Compliance Committee beschließt und steuert die Umsetzung sowie Durchführung unseres Compliance-Programms. Es prüft und gewährleistet die systematische Integration von Compliance-Aspekten in die Geschäftsprozesse. Außerdem genehmigt das Compliance Committee alle compliance-bezogenen Konzernrichtlinien.

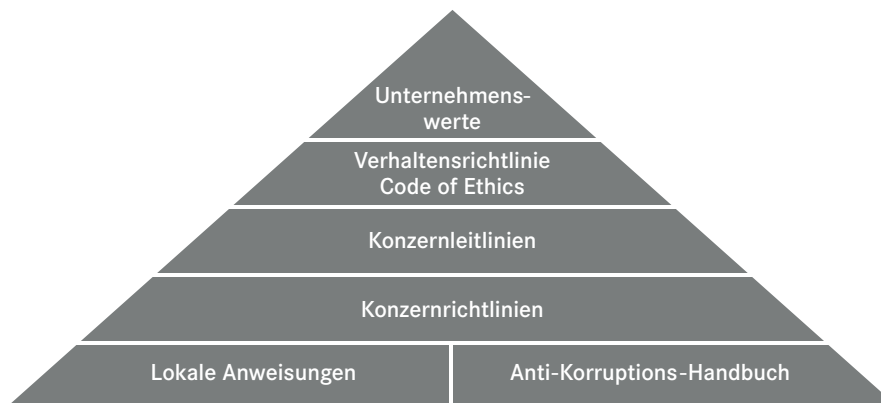
Ebenfalls zu Beginn des Jahres 2006 wurde der Bereich Corporate Compliance (CCO) neu geschaffen. Er koordiniert und betreibt die Umsetzung der im Compliance Committee beschlossenen Maßnahmen und unterstützt die Bereiche dahingehend, dass die relevanten Leit- und Richtlinien eingehalten werden. Der Leiter von CCO informiert den Vorstand, das Compliance Committee und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats regelmäßig über den aktuellen Stand der Compliance-Aktivitäten im Konzern. Organisatorisch ist der Bereich Corporate Compliance direkt dem Vorstandsvorsitzenden unterstellt.

Als weiteres Element unserer Compliance-Organisation haben wir einen unabhängigen externen Berater verpflichtet. Er unterstützt und berät den Aufsichtsrat, den Prüfungsausschuss sowie den Vorstand in allen Fragen zum Thema Compliance.

Nachhaltige Compliance durch systematisches Vorgehen sicherstellen. Im Rahmen des Aufbaus unserer Compliance-Organisation haben wir zunächst die Korruptionsrisiken innerhalb des Daimler-Konzerns identifiziert. Die daraus abgeleiteten Herausforderungen haben wir dann nach dem Ausmaß der Risiken klassifiziert und priorisiert. Dies erfolgte nach Ländern und nach Geschäftseinheiten. In den folgenden Monaten wurde der daraus abgeleitete und mit den Aufsichtsgremien abgestimmte Compliance-Maßnahmenplan systematisch abgearbeitet.

So haben wir seit Anfang 2006 in über 30 Vertriebsgesellschaften bzw. Geschäftseinheiten in mehr als 25 Ländern sogenannte Compliance Reviews durchgeführt. In 47 Vertriebsgesellschaften bzw. Geschäftseinheiten (davon 20 Einheiten im Jahr 2007) haben wir standardisierte Kontrollsysteme eingerichtet, die mit dazu beitragen, ein rechtlich und ethisch einwandfreies Verhalten sicherzustellen.

Nach der erfolgreichen Einführung neuer Prozesse und Kontrollsysteme werden die betreffenden Geschäftseinheiten nochmals durch unsere interne Revision geprüft. Darüber hinaus überwachen wir die relevanten Risikoparameter regelmäßig über zentrale Datenbanken, sodass der erreichte Compliance-Status auch nachhaltig ist.



In diesem Zusammenhang war es erforderlich, die Compliance-Organisation um Vertreter in den Gesellschaften zu erweitern. Dazu haben wir weltweit insgesamt 44 lokale Compliance-Manager benannt. Sie unterstützen das Management vor Ort dabei, alle Compliance-Standards des Konzerns einzuhalten. Darüber hinaus berichten sie über den Status und die Fortschritte der ihnen zugeordneten Geschäftseinheiten an die Compliance-Organisation. Ihre Unabhängigkeit vom lokalen Management wird durch die Einbindung in die zentrale Compliance-Funktion gestärkt. Zur Fortbildung und zum gegenseitigen Erfahrungsaustausch kommen die lokalen Compliance Manager auf regelmäßigen Workshops zusammen.

Im Rahmen der Compliance Due Diligence prüft Corporate Compliance neue Vertriebspartner auf ihre Integrität. Über Fragebögen und eingehende Hintergrundrecherchen werden die relevanten Informationen erhoben, aufbereitet und analysiert. Am Ende dieser Vorabuntersuchung steht schließlich eine klare Empfehlung des Bereichs Corporate Compliance und der Rechtsabteilung.

Um die Transparenz bei Regierungsgeschäften zu erhöhen und gleichzeitig die Risiken zu minimieren, hat CCO den Mandatory Consultation Process implementiert, der die erforderlichen Kontrollen standardisiert. Die vor einem Geschäftsabschluss durchzuführenden Prüfungen bei Regierungsgeschäften erfolgen dadurch schneller und in höherer Qualität. Die Dokumentation wird durch ein eigens dafür entwickeltes IT-Tool unterstützt.

Compliance-Serviceleistungen ausgebaut. Im Daimler-Konzern gibt es aktuell zwei wesentliche zentrale Anlaufstellen für Compliance-Angelegenheiten: das Compliance Consultation Desk und das Business Practices Office. Darüber hinaus haben wir das Business Practices Committee eingerichtet.

Alle Beschäftigten, die Fragen zur Anwendung der gesetzlichen Vorschriften und internen Regeln haben, können sich an das Compliance Consultation Desk (CCD) wenden, um in konkreten Fällen Beratung und Anleitung zu erhalten. Seit seinem Bestehen hat das Compliance Consultation Desk über 11.000 Anfragen bearbeitet.

Das im Jahr 2007 eingeführte System QUISS ist eine Online-Datenbank des CCD, in der die häufigsten Fragen und dazugehörigen Antworten zum Thema Compliance gesammelt werden, sodass alle Beschäftigten die Möglichkeit haben, kurzfristig und in strukturierter Form auf den Erfahrungsschatz aus über zwei Jahren Beratung zuzugreifen.

Es wurden zwei IT-Anwendungen implementiert, die im Mitarbeiterportal zur Verfügung stehen und die Unterstützung im Umgang mit Compliance-Themen geben. Mithilfe der IT-Anwendung »Selbsteinschätzung von Interessenkonflikten« kann jeder Mitarbeiter herausfinden, ob für ihn ein Interessenkonflikt besteht. Das »Veranstaltungs- und Bewirtungsprotokoll« dient dazu, alle Einladungen von externen Dritten ab einer definierten Wertgrenze zu dokumentieren.

Die richtige Anlaufstelle für die Entgegennahme, Dokumentation und Bearbeitung von Beschwerden sind die Business Practices Offices (BPO) in Stuttgart und Farmington Hills. Hier können sowohl Daimler-Mitarbeiter als auch externe Personen auf vertraulicher Basis und auf Wunsch auch anonym tatsächliche Anhaltspunkte für etwaiges Fehlverhalten geben. Das BPO leitet diese Hinweise zur Durchführung interner Recherchen an die zuständigen Stellen weiter.

Die Ergebnisse werden dann in definierten Fällen dem Business Practices Committee (BPC) zur Entscheidung vorgelegt. Das BPC setzt sich aus Führungskräften des Topmanagements der unterschiedlichen Konzernbereiche zusammen. Es wird von CCO geleitet und hat die Aufgabe, auf Basis der Rechercheergebnisse die erforderlichen Maßnahmen einzuleiten. Grundlage für die Maßnahmen sind die entsprechenden Konzernleit- und -richtlinien. Insbesondere die im Jahr 2007 initiierte Leitlinie zu »Null-Toleranz« gewährleistet einheitliche Maßstäbe der Beurteilung und Sanktionierung. Das BPC behandelt darüber hinaus auch mögliche Fälle von Interessenkonflikten und gibt Entscheidungsempfehlungen.

Umfassendes Trainings- und Kommunikationsprogramm. Im Jahr 2007 haben wir über 3.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit zu compliance-relevanten Themen geschult. Die Compliance-Inhalte sind außerdem Bestandteil von im Konzern durchgeführten Führungskräfte trainings, Informationsveranstaltungen und Fachqualifizierungen. Im Jahr 2007 wurde die Reichweite der Schulungsmaßnahmen zudem durch neu eingeführte E-Learning-Module deutlich gesteigert.

In den internen Medien wird zudem regelmäßig über aktuelle Entwicklungen im Bereich Compliance informiert. Des Weiteren verdeutlicht eine im Intranet verfügbare animierte Compliance-Kommunikation anhand von anschaulichen Beispielen den Sinn und Zweck eines funktionierenden Compliance-Programms. Über 25.000 Mitarbeiter machten bereits von diesem Tool Gebrauch. Für das Jahr 2008 ist geplant, die Kommunikation in sechs weiteren Sprachen zur Verfügung zu stellen.

Vergütungsbericht

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

Grundsätze der Vergütung des Vorstands

Zuständigkeit. Die Festlegung von Struktur und Höhe der Vergütung des Vorstands der Daimler AG hat der Aufsichtsrat dem Präsidialausschuss übertragen und die dabei anzuwendenden Grundsätze in einer Geschäftsordnung für den Ausschuss festgelegt. Der Aufsichtsrat berät bei Bedarf über die Struktur des Vergütungssystems für den Vorstand und überprüft diese regelmäßig im Zusammenhang mit dem Jahresabschluss. Der Präsidialausschuss informiert seinerseits regelmäßig den Aufsichtsrat über seine Beschlüsse (vgl. S. 111).

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 besteht das Vergütungssystem im Einzelnen aus einer fixen Grundvergütung, einem Jahresbonus sowie einer variablen Vergütung mit mittel- und langfristiger Anreizwirkung. Letztere weist dabei durch die Anbindung an den Aktienkurs und die Abhängigkeit von der tatsächlichen Wertschaffung und der Umsatzrendite im Vergleich zu Wettbewerbern den vom Deutschen Corporate Governance Kodex empfohlenen Risikocharakter auf.

Um die Wettbewerbsfähigkeit und die 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 auch für das Jahr 2007 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 EBIT des Daimler-Konzerns sowie dem Vergleich des erreichten EBIT mit dem entsprechenden Vorjahreswert orientiert. Die Höhe des Jahresbonus ist nach oben begrenzt. Der Zielwert des EBIT wird jährlich im Voraus auf der Basis der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung festgelegt. Zusätzlich wird die relative Entwicklung des Total Shareholder Return im Verhältnis zu vergleichbaren Automobilunternehmen berücksichtigt. 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. In diesem Zusammenhang wurden mit dem Vorstand im Berichtsjahr auch individuelle Ziele mit Blick auf den Aufbau und die nachhaltige Funktion eines Compliance-Systems vereinbart. Deren Umsetzung kann jedoch nicht erhöhend, sondern selbst bei vollständiger Erfüllung nur neutral auf die individuelle Zielerreichung wirken.

Die variable Vergütung in Form eines Performance Phantom Share Plans, dessen Grundlage die langfristige Wertentwicklung des Unternehmens ist, basiert auf den Grundsätzen Erfolgsorientierung, Wertschaffung, 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 eine 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 Vier-Jahres-Zeitraums wird die Entwicklung der Daimler-Aktie berücksichtigt; außerdem entfällt auf diese virtuellen Aktien ein Dividendenäquivalent, dessen Höhe sich nach der Dividende bestimmt, die im betreffenden Jahr auf eine echte Daimler-Aktie bezahlt wird. Nach drei Jahren ergibt sich nach den bei der Gewährung vorgegebenen Planbedingungen und abhängig von der Zielerreichung rechnerisch die endgültige Anzahl der virtuellen Aktien. Diese virtuellen Aktien sind anschließend noch ein weiteres Jahr zu halten. Nach dem vierten Jahr 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 Vorgaben der Richtlinien für den Aktienbesitz (siehe unten) 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 Daimler AG Richtlinien für den Aktienbesitz des Vorstands (»Stock Ownership Guidelines«) verabschiedet. Danach sind die Vorstandsmitglieder gehalten, über mehrere Jahre hinweg einen Teil ihres Privatvermögens zum Erwerb von Daimler-Aktien einzusetzen und diese Aktien während der Zugehörigkeit zum Vorstand zu halten (der Vorstandsvorsitzende das Dreifache und die anderen Vorstandsmitglieder das Zweifache ihrer jährlichen Grundvergütung). Zur Erfüllung der Richtlinien sind grundsätzlich die im Rahmen der Performance Phantom Share Pläne zu erwerbenden echten Aktien der Gesellschaft zu verwenden, der Aktienerwerb kann aber auch anderweitig erfolgen.

Vergütung des Vorstands 2007

Höhe der Vorstandsvergütung 2007. Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der Daimler 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 7,2 (i. V. 7,5) Mio. € auf fixe, d. h. erfolgsunabhängige, 17,0 (i. V. 9,2) Mio. € auf kurzfristig variable, d. h. kurzfristig erfolgsbezogene und 5,6 (i. V. 3,8) Mio. € auf in Vorjahren gewährte und im Jahr 2007 ausbezahlte variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit mittel- und langfristiger Anreizwirkung. Das entspricht für das Jahr 2007 einer Summe von 29,8 (i. V. 20,5) Mio. €. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf das von 5,0 Mrd. € auf 8,7 Mrd. € angestiegene operative Ergebnis (EBIT) zurückzuführen.

Die im Geschäftsjahr 2007 im Rahmen der Abgabe der Mehrheit an Chrysler ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder hatten darüber hinaus Anspruch auf Auszahlung von zeitanteilig bis zum jeweiligen Ausscheiden erdienten Vergütungen aus der in den Jahren 2006 und 2007 gewährten aktienorientierten Vergütung. Zusätzlich wurden im Zusammenhang mit der Transaktion zwei der ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder erfolgsabhängige Boni und einem weiteren ausgeschiedenen Vorstandsmitglied eine Abfindung gewährt. Der Gesamtwert dieser Sachverhalte liegt bei 19,3 Mio. €.

Zum Zwecke der Transparenz werden nachfolgend die Zahlungen an die zum 31. Dezember 2007 aktiven Vorstände und die Zahlungen und Boni an die im Rahmen der Chrysler-Transaktion ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder gesondert dargestellt. Die Angaben erfolgen allein aufgrund von Anforderungen des Handelsgesetzbuchs (HGB).

Zahlungen an die zum Stichtag 31.12.2007 aktiven Vorstandsmitglieder. Die nachfolgende Tabelle zeigt die individuelle Vergütung der zum 31.12.2007 aktiven Vorstandsmitglieder:

Vorstandsvergütung 2007	Fixe Vergütungskomponenten		Variable Vergütungskomponenten		Summe
	Grundvergütung	Sachbezüge	Jahresbonus	Mittel- und langfristige Vergütung ¹	
Werte in Tausend €					
Dr. Dieter Zetsche	1.500	369	5.395	1.286	8.550
Günther Fleig	525	203	1.787	708	3.223
Dr. Rüdiger Grube	550	185	1.753	710	3.198
Andreas Renschler	550	162	1.910	184	2.806
Bodo Uebber	600	180	2.135	606	3.521
Dr. Thomas Weber	525	764	1.787	593	3.669
Zwischensumme	4.250	1.863	14.767	4.087	
Summe		6.113		18.854	24.967

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

Dem aktiven Vorstand wurden im Jahr 2007 insgesamt 178.390 virtuelle Aktien im Rahmen der aktienorientierten Vergütung, dem sogenannten „Performance Phantom Share Plan“, gewährt (i. V. 276.160 virtuelle Aktien). Bei der Zuteilung der virtuellen Aktien wurde der Durchschnittskurs der DaimlerChrysler-Aktie zwischen dem 1. Januar 2007 und dem Tag vor der ersten Sitzung des Präsidialausschusses, in der die Zuteilung festgelegt wurde, herangezogen. Der diesbezügliche Wert im Jahr 2007 betrug 49,26 € je virtueller Aktie.

Es handelt sich hierbei nicht um eine im Jahr 2007 zugeflossene Barvergütung. Die Auszahlung erfolgt erst nach vier Jahren. Bis dahin kann sich die Anzahl der virtuellen Aktien bei durchgängiger Tätigkeit im Vorstand in Abhängigkeit von der Erreichung interner und externer Erfolgsziele noch ändern. Weiterhin ist die Auszahlung abhängig von der Höhe des Aktienkurses zum Auszahlungszeitpunkt.

Gewährte virtuelle Aktien in 2007

Werte in Stück	
Dr. Dieter Zetsche	55.826
Günther Fleig	24.107
Dr. Rüdiger Grube	22.838
Andreas Renschler	24.868
Bodo Uebber	26.644
Dr. Thomas Weber	24.107
Summe	178.390

Zahlungen an die im Rahmen der Chrysler-Transaktion ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder. Die nachfolgende Tabelle zeigt ausschließlich die zeitanteilige individuelle Vergütung der zum 3. August 2007 ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder für die aktive Vorstandstätigkeit; im Anschluss werden gesondert die Boni und Zahlungen im Zusammenhang mit der Chrysler-Transaktion und dem Ausscheiden aus dem Vorstand beschrieben.

Vorstandsvergütung 2007

	Fixe Vergütungskomponenten		Variable Vergütungskomponenten		Summe
	Grundvergütung	Sachbezüge	Jahresbonus	Mittel- und langfristige Vergütung ¹	
Werte in Tausend €					
Thomas W. LaSorda	390	43	1.104	597	2.134
Eric R. Ridenour	273	29	773	266	1.341
Thomas W. Sidlik	273	42	394	681	1.390
Zwischensumme	936	114	2.271	1.544	
Summe		1.050		3.815	4.865

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

Zusätzlich wurden im Zusammenhang mit dem Prozess zur Übertragung der Mehrheit der Anteile an Chrysler mit den Herren LaSorda und Ridenour unter der Bedingung eines Zustandekommens der mehrheitlichen Abgabe von Chrysler erfolgsabhängige Vereinbarungen getroffen. Die Vereinbarungen dienten dem Ziel, die Transaktion zur Abgabe der Mehrheit an Chrysler schnell und vorteilhaft für das Unternehmen abzuschließen sowie die Bedingungen für ein im Interesse des Unternehmens liegendes, gleichzeitiges Ausscheiden aus dem Vorstand der damaligen DaimlerChrysler AG festzulegen.

Vor Abschluss der erfolgsabhängigen Vereinbarung bestanden laufende Vertragsverhältnisse mit Herrn LaSorda bis April 2012 sowie mit Herrn Ridenour bis August 2008. Mit der Annahme der erfolgsabhängigen Vereinbarungen verzichteten die Herren LaSorda und Ridenour gemäß einer Bedingung des Präsidiums auf sämtliche aus den laufenden Vertragsverhältnissen bestehenden Abfindungs- und Pensionsansprüche gegenüber der Daimler AG. Die durch das Präsidium festgelegten Erfolgsfaktoren waren insbesondere abhängig von der Bewertung der DaimlerChrysler Company LLC und ihren Verpflichtungen sowie der Geschwindigkeit der Transaktion. Sowohl die Festlegung der Erfolgsfaktoren als auch die Bestimmung der jeweiligen Zielerreichung wurde durch externe Berater geprüft und bewertet. Im Ergebnis entfielen auf die erfolgsabhängige Komponente für Herrn LaSorda rund 10,4 Mio. €, für Herrn Ridenour rund 3,2 Mio. €.

Im Mai 2007 vereinbarte das Präsidium mit Herrn Sidlik, mit dem zu diesem Zeitpunkt ein Vertragsverhältnis bis Dezember 2008 bestand, dessen vorzeitiges Ausscheiden aus dem Vorstand des Unternehmens für den Fall eines erfolgreichen Abschlusses der Chrysler-Transaktion. Die Ausscheidensvereinbarung entsprachen im Geschäftsbericht 2006 dargelegten vertraglichen Regelungen mit Herrn Sidlik. Diese vertraglichen Regelungen sahen vor, dass Herr Sidlik im Falle der vorzeitigen einvernehmlichen Beendigung des Dienstverhältnisses eine Ausgleichszahlung in Höhe des jeweils Zweifachen seiner Grundvergütung und seines Jahresbonus auf Basis eines Dreijahresdurchschnitts erhält. Auf dieser Grundlage erhielt Herr Sidlik eine Zusage auf die Zahlung von rund 2,7 Mio. €.

Durch den Anspruch auf die Auszahlung von zeitanteilig bis zum jeweiligen Ausscheiden erdienten Vergütungen aus der in den Jahren 2006 und 2007 gewährten aktienorientierten Vergütung ergeben sich Zahlungen in Höhe von 1,2 Mio. € an Herrn LaSorda, 0,9 Mio. € an Herrn Ridenour und 0,9 Mio. € an Herrn Sidlik.

Alle Vergütungs- und Pensionsansprüche der Herren LaSorda, Ridenour und Sidlik gegen die Daimler AG sind mit den beschriebenen Zahlungen vollständig abgegolten, oder ihre Erfüllung wurde vom neuen Chrysler-Mehrheitseigner übernommen. Dies gilt auch für sämtliche Ansprüche aus Abfindungsleistungen. Lediglich die Ansprüche gegen die Daimler AG aus unverfallbaren Rechten aus Aktienoptionen, Wertsteigerungsrechten und virtuellen Aktien blieben teilweise für eine festgelegte Frist erhalten.

Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit

Altersversorgung. Die Pensionsverträge der deutschen Vorstandsmitglieder beinhalteten bis zum Jahr 2005 Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich in Abhängigkeit von der Dauer der Vorstandstätigkeit als Prozentsatz der Grundvergütung errechnete. Diese Pensionsansprüche blieben bestehen und wurden auf dem damaligen Niveau eingefroren.¹ 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. 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.

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

Im Geschäftsjahr 2007 wurde die Pensionsrückstellung um einen Dienstzeitaufwand in Höhe von 2,191 (i. V. 2,511) Mio. € erhöht:

Dienstzeitaufwand für die im Geschäftsjahr 2007 erdienten Versorgungsansprüche des Vorstands

Werte in Tausend €

Dr. Dieter Zetsche	660
Günther Fleig	370
Dr. Rüdiger Grube	386
Andreas Renschler	210
Bodo Uebber	318
Dr. Thomas Weber	247
Summe	2.191

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

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

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

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

Für die Übernahme von Mandaten in Konzerngesellschaften erfolgt keine Vergütung.

Darlehen an Vorstandsmitglieder. Im Jahr 2007 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihre Hinterbliebenen. Die im Jahr 2007 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 67,9 Mio. € (i. V. 25,1 Mio. €). Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie deren Hinterbliebene belaufen sich zum 31. Dezember 2007 auf insgesamt 175,3 Mio. € (i. V. 255,4 Mio. €).

Die Pensionsansprüche ehemaliger Vorstände gegen die Unternehmen der Chrysler-Gruppe, die nach dem Zusammenschluss Teil der Pensionsrückstellungen des DaimlerChrysler-Konzerns waren, sind nach der Abgabe der Mehrheit an den Chrysler-Aktivitäten nicht mehr Teil der Pensionsrückstellungen des Daimler-Konzerns zum 31.12.2007.

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2007. Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung der Daimler 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 Sitzungsgeld in Höhe von 1.100 €.

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

Damit lag die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG im Jahr 2007 bei 2,1 (i. V. 2,1) Mio. €.

Darlehen an Aufsichtsratsmitglieder. Im Jahr 2007 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats

Name	Vergütete Funktion(en)	Gesamt 2007 €
Dr. Manfred Bischoff ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidiums, ab 4. April 2007 Vorsitzender beider Gremien	207.081
Hilmar Kopper	Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidiums und Mitglied des Prüfungsausschusses (bis 4. April 2007)	63.445
Erich Klemm ²	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidiums und des Prüfungsausschusses	173.100
Dr. Clemens Börsig	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses (ab 4. April 2007)	86.958
Prof. Dr. Heinrich Flegel	Mitglied des Aufsichtsrats	84.900
Ron Gettelfinger ³	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 1.09.2007)	56.532
Earl G. Graves	Mitglied des Aufsichtsrats	83.800
Dr. Thomas Klebe ^{2, 4}	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidiums	111.800
Arnaud Lagardère ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	76.100
Jürgen Langer ²	Mitglied des Aufsichtsrats	84.900
Helmut Lense ²	Mitglied des Aufsichtsrats	83.800
Peter A. Magowan	Mitglied des Aufsichtsrats	81.600
William A. Owens	Mitglied des Aufsichtsrats	84.900
Gerd Rheude ²	Mitglied des Aufsichtsrats	84.900
Udo Richter ²	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 30.9.2007)	64.896
Wolf Jürgen Röder ²	Mitglied des Aufsichtsrats	84.900
Valter Sanchez ³	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 21.11.2007)	9.525
Dr. Manfred Schneider	Mitglied des Aufsichtsrats und ab 4. April 2007 auch Mitglied des Präsidiums	104.073
Stefan Schwaab ²	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	116.200
Bernhard Walter	Mitglied des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsausschusses	167.600
Uwe Werner ²	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 1.10.2007)	20.004
Lynton R. Wilson ⁵	Mitglied des Aufsichtsrats	84.900
Dr. Mark Wössner	Mitglied des Aufsichtsrats	83.800

1 Herr Dr. Bischoff (bis 5.4.2007) und Herr Lagardère erhielten zudem im Geschäftsjahr Sitzungsgelder (für 2007) und Vergütungen (für 2006) für ihre Tätigkeit im Board of Directors der EADS N.V. in Höhe von 153.750 € bzw. 163.750 €. Da die EADS at-equity konsolidiert wird, werden diese Vergütungen nicht bei der Ermittlung der Aufsichtsratsvergütung berücksichtigt.

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

3 Die Herren Gettelfinger und Sanches haben auf die Auszahlung ihrer Vergütungen verzichtet. Ihrem Wunsch entsprechend werden die Beträge an die Hans-Böckler Stiftung überwiesen.

4 Herr Dr. Klebe erhielt zudem 21.400 € Vergütungen und Sitzungsgelder für seine Aufsichtsrats-tätigkeiten bei der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG und der damaligen DaimlerChrysler Aerospace AG. Auch hierfür gilt Fußnote 2.

5 Herr Wilson erhielt zudem 6.812 € für Gremientätigkeiten bei der Mercedes-Benz Canada Inc., der Chrysler Canada Inc. und der DaimlerChrysler Financial Services Canada Inc.

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

Für den Zeitraum seit Dezember 2006 bis zum 19. Juli 2007 bezieht sich die nachfolgende Erklärung auf die Kodex-Fassung vom 12. Juni 2006. Für die Corporate Governance Praxis der Daimler AG seit dem 20. Juli 2007 bezieht sich die Erklärung auf die Anforderungen des Kodex in seiner Fassung vom 14. Juni 2007, die am 20. Juli 2007 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht wurde.

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

I. Abweichungen von den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

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

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

Wir halten einen Selbstbehalt für fahrlässiges Verhalten von Aufsichtsratsmitgliedern nicht für empfehlenswert, da 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 Daimler AG einen Selbstbehalt vor. In Fällen grob fahrlässiger Pflichtverletzungen kann der für Personalangelegenheiten zuständige Präsidialausschuss des Aufsichtsrats zusätzlich einen prozentualen Abschlag von dem variablen Teil der Vergütung des betreffenden Vorstandsmitgliedes beschließen. Damit würde im wirtschaftlichen Ergebnis ein zusätzlicher Selbstbehalt erreicht, der nach Ansicht der Daimler AG einer sachgerechten Beurteilung von Einzelfällen besser Rechnung trägt als der pauschalierende Ansatz des Kodex.

2. Einrichtung eines Nominierungsausschusses (Ziffer 5.3.3)

Der Aufsichtsrat hat mit Beschluss vom 13. Dezember 2007 einen Nominierungsausschuss eingerichtet, der Empfehlungen gegenüber dem Aufsichtsrat für die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner abgibt.

3. Ausgestaltung der Vergütung des Aufsichtsrats

(Ziffer 5.4.7 Abs. 2, Satz 1) Der Aufsichtsrat der Daimler 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 potenzielle Interessenkonflikte bei Entscheidungen des Aufsichtsrats, die Einfluss auf Erfolgskriterien haben könnten, ausgeschlossen sind. Eine erfolgsabhängige Vergütung erfolgt daher nicht.

II. Abweichungen von den Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

1. Übertragung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (Ziffer 2.3.4) Die Hauptversammlung der Daimler AG wird bis zum Ende des Berichts des Vorstandes im Internet übertragen. Eine weitergehende Übertragung, insbesondere eine solche der Wortbeiträge einzelner Aktionäre, könnte als weitgehender Eingriff in die Persönlichkeitssphäre 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 2007

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Manfred Bischoff

München
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG

Erich Klemm¹

Sindelfingen
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern;
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;
Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Clemens Börsig

Frankfurt/Main
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG
(seit 4. April 2007)

Prof. Dr. Heinrich Flegel¹

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

Earl G. Graves

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

Dr. Thomas Klebe¹

Frankfurt/Main
Leiter des Justitiats der IG Metall

Arnaud Lagardère

Paris
General Partner and CEO of Lagardère SCA

Jürgen Langer¹

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

Helmut Lense¹

Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats des Werkes Untertürkheim
der Daimler AG

Peter A. Magowan

San Francisco
President of San Francisco Giants
(bis 31. Dezember 2007)

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 Daimler AG

Wolf Jürgen Röder¹

Frankfurt/Main
Beauftragter des Vorsitzenden der IG Metall

Valter Sanches¹

São Paulo
General Secretary of Confederação Nacional dos
Metalúrgicos/CUT
(seit 21. November 2007)

Dr. rer. pol. Manfred Schneider

Leverkusen
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Bayer AG

Stefan Schwaab¹

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

Bernhard Walter

Frankfurt/Main
Ehemaliger Vorstandssprecher der Dresdner Bank AG

Uwe Werner¹

Bremen
Vorsitzender des Betriebsrats des Werkes Bremen
der Daimler AG
(seit 1. Oktober 2007)

Lynton R. Wilson

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

Dr. Ing. Mark Wössner

München
Ehemaliger Vorstandsvorsitzender
und Vorsitzender des Aufsichtsrats der Bertelsmann AG

**Gerichtlich bestellt durch Beschluss des Amtsgerichts
vom 7. Februar 2008:****Sari Maritta Baldauf**

Helsinki
Ehemalig Executive Vice President and General Manager der
Networks Business Group der Nokia Corporation

Dr. Jürgen Hambrecht

Neustadt/Weinstraße
Vorsitzender des Vorstands der BASF SE

Ausschüsse des Aufsichtsrats:**Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG**

Dr. Manfred Bischoff (Vorsitzender)
Erich Klemm¹
Dr. rer. pol. Manfred Schneider
Dr. Thomas Klebe¹

Präsidialausschuss

Dr. Manfred Bischoff (Vorsitzender)
Erich Klemm¹
Dr. rer. pol. Manfred Schneider
Dr. Thomas Klebe¹

Prüfungsausschuss

Bernhard Walter (Vorsitzender)
Dr. Clemens Börsig
Erich Klemm¹
Stefan Schwaab¹

Nominierungsausschuss

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

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden**Hilmar Kopper**

Frankfurt/Main
Vorsitzender des Aufsichtsrats
(ausgeschieden am 4. April 2007)

Ron Gettelfinger¹

Detroit
President of the International Union, United Automobile,
Aerospace and Agricultural Implement Workers of
America (UAW)
(ausgeschieden am 1. September 2007)

Udo Richter¹

Bremen
Vorsitzender des Betriebsrats des Werkes Bremen
der Daimler AG
(ausgeschieden am 30. September 2007)

¹ Vertreter der Arbeitnehmer

Bericht des Aufsichtsrats

Im Geschäftsjahr 2007 befasste sich der Aufsichtsrat in neun Sitzungen eingehend mit der wirtschaftlichen Lage und der operativen sowie strategischen Entwicklung des Unternehmens und seiner Geschäftsfelder. Erstmals wurde eine zweitägige Strategiesitzung des Aufsichtsrats durchgeführt. Neben einigen Personalentscheidungen standen im Berichtsjahr zahlreiche Sachthemen sowie zustimmungspflichtige Maßnahmen zur Diskussion und Entscheidung an. Die der Entscheidung des Aufsichtsrats zugrunde gelegten Informationen und Bewertungen wurden zusammen mit dem Vorstand eingehend behandelt und erörtert. Das mit Abstand umfassendste Thema bildeten Maßnahmen zur Abgabe der Mehrheit an Chrysler.

Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand. Der Aufsichtsrat tauschte sich mit dem Vorstand in seinen Sitzungen regelmäßig und umfassend über die Lage des Unternehmens aus, 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 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 in Abstimmung mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden 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 2007. Anfang Februar 2007 stimmte der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zu, die Anteile an der EADS im Umfang von 7,5% der Aktien zu reduzieren.

In einer weiteren Sitzung im Februar 2007 befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Restrukturierungsplan für die Chrysler Group. In diesem Zusammenhang wurden die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Kosten und die Folgen des Vorhabens intensiv erörtert. Dabei wurden ausdrücklich alle strategischen Optionen offengehalten, um sowohl für die Chrysler Group als auch für das Gesamtunternehmen die beste Lösung zu finden. Daneben beschloss der Aufsichtsrat eine Überbrückungsfinanzierung für ein Zulieferunternehmen.

Ende Februar 2007 widmete sich der Aufsichtsrat dem vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss 2006 der Gesellschaft, dem Konzernabschluss 2006 sowie dem Lagebericht 2006 der Gesellschaft und dem Konzernlagebericht 2006. Darüber hinaus behandelte der Aufsichtsrat den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Er stimmte der Kooperationsvereinbarung zwischen der Chrysler Group und dem chinesischen Partner Chery Motors zu und behandelte ausführlich die Tagesordnung der Hauptversammlung sowie in diesem Zusammenhang stehende Aufsichtsratsangelegenheiten. Abschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit den Ergebnissen und Verbesserungsmöglichkeiten der Ende 2006 durchgeführten Effizienzprüfung und genehmigte die in der Sitzung vorgestellten Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder.

Im April 2007 befasste sich der Aufsichtsrat mit der um die Ergebniserwartungen der Chrysler Group ergänzten Operativen Planung für die Jahre 2007 bis 2009. Des Weiteren wurden die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen sowie der hierzu vorgestellte Maßnahmenplan des Unternehmens ausführlich diskutiert.



Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat befasste sich in dieser wie auch in anderen Sitzungen mit laufenden rechtlichen Verfahren. Er nahm zusätzlich zur regelmäßigen Berichterstattung des Prüfungsausschusses einen detaillierten Bericht über den Stand der Untersuchung der SEC und des US-Department of Justice (DOJ) entgegen. Der Aufsichtsrat befasste sich dabei unter anderem mit den umgesetzten Maßnahmen zum Aufbau der Compliance-Organisation, mit der Verankerung von Compliance-Zielen im Vergütungssystem des Vorstands und bestimmter leitender Führungskräfte sowie mit begleitenden Kommunikations- und Schulungsaktivitäten.

In einer Sitzung im Mai befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit den Optionen zur Abgabe der Chrysler-Aktivitäten und dem Stand der diesbezüglichen Verhandlungen mit möglichen Transaktionspartnern. Im Ergebnis ermächtigte der Aufsichtsrat den Vorstand zum Abschluss von Vereinbarungen mit Cerberus Capital Management und den notwendigen Schritten zu deren Umsetzung sowie der Neustrukturierung des Gesamtunternehmens einschließlich der Namensgebung. In diesem Zusammenhang befasste sich der Aufsichtsrat auch mit Vorstandsangelegenheiten.

Im Juni beschloss der Aufsichtsrat die Veräußerung nicht betriebsnotwendiger Immobilien der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation.

Einen Schwerpunkt der Sitzung im Juli bildete der Statusbericht zum Closing der Transaktion mit Cerberus Capital Management. Zudem beschloss der Aufsichtsrat Rahmenbedingungen für eine eventuelle Beteiligung des Unternehmens an der Finanzierung der Transaktion, die später auch in Anspruch genommen wurde. Außerdem behandelte der Aufsichtsrat die Tagesordnung der außerordentlichen Hauptversammlung im Oktober 2007.

Im August kam der Aufsichtsrat zu einer zusätzlichen Sitzung zusammen, um Maßnahmen zur Optimierung der Kapitalstruktur des Unternehmens zu behandeln. Dabei genehmigte er unter der Voraussetzung freier Gewinnrücklagen gemäß § 272 Abs. 4 HGB ein Budget zum Rückkauf von knapp 10% der ausstehenden Aktien im Verlauf der folgenden zwölf Monate.

Im September fand eine umfassende zweitägige Klausursitzung des Aufsichtsrats statt. In dieser Klausursitzung behandelte der Aufsichtsrat die vom Vorstand aufgezeigten strategischen Möglichkeiten der künftigen Daimler AG und informierte sich ausführlich über die strategischen Vorhaben der einzelnen Geschäftsfelder. Diskutiert wurden insbesondere Fragen der strategischen Positionierung und Ausrichtung des Unternehmens sowie seiner Geschäftsfelder im Wettbewerb, die Produkt- und Personalstrategie, die Behandlung von Geschäftsmodellen für profitables Wachstum sowie Maßnahmen im Zusammenhang mit der Reduzierung der CO₂-Emissionen.

Im Dezember wurden die Operative Planung für die Jahre 2008 bis 2010 und der Finanzierungsrahmen für das Geschäftsjahr 2008 behandelt und beschlossen. Die Planungsdaten wurden durch eine umfangreiche Dokumentation unterlegt. In dieser Sitzung berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat über das Financial Target System und über das Risikoüberwachungssystem der Gesellschaft und die identifizierten Risiken. Darüber hinaus stimmte der Aufsichtsrat der Gründung einer Automotive Fuel Cell Cooperation zu, genehmigte ein Joint Venture des Geschäftsfelds Daimler Trucks in Indien und den Verkauf des Anteils an der Wohnstätten Sindelfingen GmbH. Ein weiteres Thema bildete die Veräußerung von Liegenschaften am Potsdamer Platz in Berlin. Abschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit Corporate Governance Angelegenheiten und Anforderungen im Zusammenhang mit einer erstmals mit externer Unterstützung durchzuführenden Effizienzanalyse des Aufsichtsrats.

Corporate Governance. In mehreren Sitzungen befasste sich der Aufsichtsrat mit Themen der Corporate Governance. Gegenstand der Aufsichtsratssitzung im Februar 2007 war in diesem Zusammenhang zunächst eine Absichtserklärung hinsichtlich des Wahlvorschlags für den künftigen Aufsichtsratsvorsitzenden. Diese Vorgehensweise orientierte sich an einer Empfehlung des Corporate Governance Kodex, wonach die Aktionäre über Kandidatenvorschläge für den Aufsichtsratsvorsitz informiert werden sollen. In der Dezembersitzung wurden die Entsprechenserklärung 2007 gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 14. Juni 2007 verabschiedet, die Aktualisierung der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats beschlossen und ein Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats eingerichtet.

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

Ein Mitglied des Aufsichtsrats, Herr Arnaud Lagardère, nahm aufgrund dringender anderweitiger Verpflichtungen im Jahresverlauf an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Bericht über die Arbeit der Ausschüsse. Der Präsidialausschuss ist im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammengetreten. Dabei wurden verschiedene Vorstandsangelegenheiten und Vergütungsfragen behandelt. Im Februar des Jahres 2007 hat der Präsidialausschuss beschlossen, Compliance-Ziele in die Zielvereinbarungen der Vorstandsmitglieder aufzunehmen. Darüber hinaus befasste sich der Ausschuss mit Vorstandsangelegenheiten im Zuge der Trennung von Chrysler, bereitete die Sitzungen des Plenums vor und widmete sich Fragen der Corporate Governance und Compliance, unter anderem auch im Rahmen von Einzelgesprächen des Ausschussvorsitzenden mit dem unabhängigen Compliance-Berater des Unternehmens.

Der Prüfungsausschuss hielt im Jahr 2007 acht Sitzungen ab. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht des Ausschusses zu entnehmen (vgl. S. 130). 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 Hilmar Kopper mit Ablauf der Hauptversammlung am 4. April 2007 endete, stimmte die Hauptversammlung dem Vorschlag zu, Herrn Dr. Clemens Börsig für fünf Jahre als Vertreter der Anteilseigner zum Mitglied des Aufsichtsrats zu wählen. In der Sitzung im Anschluss an diese Hauptversammlung erfolgte die Wahl von Herrn Dr. Manfred Bischoff zum Aufsichtsratsvorsitzenden. Herr Dr. Manfred Schneider wurde in derselben Sitzung als Anteilseignervertreter in den Präsidialausschuss, Herr Dr. Clemens Börsig als Anteilseignervertreter in den Prüfungsausschuss gewählt.

Im August 2007 legte Herr Ron Gettelfinger, Vorsitzender der amerikanischen Automobilgewerkschaft United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers (UAW), mit Wirkung zum 1. September 2007 sein Amt im Einvernehmen mit Vorstand und Aufsichtsrat nieder. Ihm folgte am 21. November 2007 im Wege der gerichtlichen Ersatzbestellung Herr Valter Sanches, Generalsekretär der brasilianischen Gewerkschaft Confederação Nacional dos Metalúrgicos/CUT. Mit Wirkung zum 1. Oktober 2007 folgte Herr Uwe Werner, Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Bremen, als Mitglied des Aufsichtsrats im Wege der gerichtlichen Ersatzbestellung Herrn Udo Richter nach, der in die Freistellungsphase der Altersteilzeit eintrat und damit aus dem Aufsichtsrat ausschied. Mit Wirkung zum 31. Dezember 2007 legten die Herren Earl G. Graves und Peter A. Magowan ihre Mandate im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und dem Vorstand nieder. Im Dezember erklärte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zur Absicht, Frau Sari Maritta Baldauf und Herrn Dr. Jürgen Hambrecht gerichtlich bestellen zu lassen und der Hauptversammlung im Jahr 2008 vorzuschlagen, beide zu Vertretern der Anteilseigner zu wählen.

Personalia des Vorstands. Im Mai 2007 stimmte der Aufsichtsrat dem vorzeitigen Ausscheiden der Herren Thomas W. LaSorda, Eric R. Ridenour und Thomas W. Sidlik aus dem Vorstand des Unternehmens und der neuen Geschäftsverteilung innerhalb des Vorstands zu, jeweils mit Wirkung zum Vollzug der Chrysler-Transaktion.

Prüfung des Jahresabschlusses 2007. Der Jahresabschluss 2007 der Daimler AG und der Lagebericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach IFRS aufgestellten und um einen Konzernlagebericht und weitere Erläuterungen ergänzten Konzernabschluss. Die Abschlussunterlagen und der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers haben dem Aufsichtsrat 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.

Dank. Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Unternehmen des Daimler-Konzerns und der Chrysler Group, der Unternehmensleitung sowie den ausgeschiedenen Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Vorstands für ihr Engagement und die erbrachten Leistungen im Geschäftsjahr 2007. Ein besonderer Dank gilt in diesem Zusammenhang Herrn Hilmar Kopper für sein außerordentliches persönliches Engagement für das Unternehmen in mehr als 17 Jahren als Aufsichtsratsvorsitzender.

Stuttgart, im Februar 2008

Der Aufsichtsrat



Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Bericht des Prüfungsausschusses

Der Prüfungsausschuss kam im Jahr 2007 zu acht Sitzungen zusammen. An diesen Treffen nahmen in der Regel der Aufsichtsratsvorsitzende, der Vorstandsvorsitzende, der Finanzvorstand – bei Bedarf auch weitere Vorstandsmitglieder –, der Abschlussprüfer und zu den sie betreffenden Tagesordnungspunkten die Leiter entsprechender Fachabteilungen teil. Daneben führte der Prüfungsausschussvorsitzende regelmäßig bilaterale Gespräche, u. a. mit dem Abschlussprüfer, dem Finanzvorstand, dem Leiter der Bilanzabteilung, den Leitern der Internen Revision, des Bereichs Corporate Compliance und der Rechtsabteilung sowie mit dem unabhängigen Compliance Advisor des Unternehmens. Über die Ergebnisse dieser Gespräche wurde der Prüfungsausschuss regelmäßig informiert. Über die Ergebnisse aller Sitzungen berichtete der Prüfungsausschussvorsitzende dem Aufsichtsrat in seiner jeweils darauf folgenden Sitzung.

Im Februar 2007 prüfte der Ausschuss im Rahmen von zwei Sitzungen in Anwesenheit des Abschlussprüfers den Jahresabschluss, den Konzernabschluss sowie den Lagebericht für die Gesellschaft und den Konzern für das Jahr 2006, den Jahresbericht gemäß Form 20-F, den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands und den zur anschließenden Veröffentlichung vorgesehenen Bericht des Vorstands. Der Ausschuss empfahl dem Aufsichtsrat in seiner darauf folgenden Sitzung, die aufgestellten Abschlüsse zu billigen und sich dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands anzuschließen.

In weiteren Sitzungen im Jahresverlauf diskutierte der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand jeweils in Anwesenheit der Abschlussprüfer ausführlich die Jahresabschlüsse 2006 und 2005 gemäß den International Financial Reporting Standards (IFRS) nach der Umstellung von US-GAAP, das Halbjahresergebnis auf der Basis des Konzern-Zwischenberichts für das zweite Quartal 2007 sowie die Zwischenberichte zum ersten und dritten Quartal 2007.

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 des Abschlussprüfers überwachte der Prüfungsausschuss kontinuierlich. Nach entsprechendem Beschluss durch die Hauptversammlung beauftragte der Prüfungsausschuss die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, mit der Abschlussprüfung, vereinbarte das Honorar des Abschlussprüfers und legte die Prüfungsschwerpunkte für das Geschäftsjahr 2007 fest.

Der Prüfungsausschuss beschäftigte sich im Jahr 2007 auch mit neuen Bilanzierungsstandards und deren Auslegung. Einen weiteren Sitzungsschwerpunkt bildete die Umsetzung der internen Kontrollmaßnahmen gemäß Section 404 des Sarbanes-Oxley Acts. Ebenso befasste sich der Ausschuss mit dem Risikoüberwachungssystem, den Risiken aus rechtlichen Verfahren, den Berichten und Programmen der internen Revision und der Compliance-Organisation sowie neuen gesetzlichen Entwicklungen mit entsprechender Relevanz für den Ausschuss.

Wie schon im Vorjahr bildete die seitens der amerikanischen Börsenaufsicht SEC veranlasste Untersuchung einen weiteren Schwerpunkt der Ausschussarbeit im Jahr 2007. In jeder turnusmäßigen Sitzung ließ sich der Prüfungsausschuss von der Unternehmensleitung sowie den an der Untersuchung beteiligten Anwälten und Wirtschaftsprüfern über den jeweiligen Stand der Angelegenheit unterrichten. In diesem Zusammenhang wurden auch die Fortschritte bei der Weiterentwicklung und Umsetzung interner Richtlinien und Verhaltenskodizes diskutiert. Auch über den Stand der »Internal Control over Financial Reporting« im Unternehmen ließ sich der Ausschuss berichten. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses wurde auch zwischen den regelmäßigen Sitzungen kontinuierlich über wichtige Zielsetzungen und Aktivitäten der Compliance-Organisation unterrichtet. Alle Anregungen des Prüfungsausschusses wurden vom Vorstand aufgegriffen.



Bernhard Walter, Vorsitzender des Prüfungsausschusses

Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss regelmäßig mit Beschwerden und Beanstandungen hinsichtlich der Rechnungslegung, der Unternehmensreputation und der internen Kontrollsysteme, die sich aus der vertraulichen und auf Wunsch anonymen Entgegennahme von Mitteilungen von Beschäftigten des Daimler-Konzerns ergaben. Über Regelverstöße nach Sec. 302 Abs. 5 des Sarbanes-Oxley Acts wurde er gesondert informiert.

Im Februar 2008 prüfte der Ausschuss im Beisein des Abschlussprüfers im Rahmen von zwei Sitzungen den Jahresabschluss 2007, den Konzernabschluss 2007 sowie die jeweiligen Lageberichte einschließlich des Jahresberichts gemäß Form 20-F sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Die Prüfungsberichte und wesentlichen 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 2007 führte der Ausschuss eine spezifische Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch.

Stuttgart, im Februar 2008

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Bernhard Walter', written over a light blue rectangular background.

Bernhard Walter
Vorsitzender

Der nachfolgend dargestellte Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt. Der Konzernabschluss berücksichtigt auch alle zusätzlichen Anforderungen gemäß dem § 315a(1) des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB).

Konzernabschluss

134 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

135 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

136 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

137 Konzernbilanz

138 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

139 Konzern-Kapitalflussrechnung

140 Konzernanhang

140	1. Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze	167	19. Eigenkapital
148	2. Wesentliche Zu- und Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstiger Vermögenswerte und Schulden	168	20. Aktienorientierte Vergütung
150	3. Umsatzerlöse	170	21. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
150	4. Funktionskosten	176	22. Rückstellungen für sonstige Risiken
152	5. Sonstiges betriebliches Ereignis	177	23. Finanzierungsverbindlichkeiten
152	6. Übriges Finanzergebnis	178	24. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten
152	7. Zinsergebnis	178	25. Übrige Verbindlichkeiten
153	8. Ertragsteuern	178	26. Konzern-Kapitalflussrechnung
156	9. Immaterielle Vermögenswerte	179	27. Rechtliche Verfahren
158	10. Sachanlagen	180	28. Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen
159	11. Vermietete Gegenstände	182	29. Finanzinstrumente
160	12. Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzinvestitionen	185	30. Risikomanagement
162	13. Forderungen aus Finanzdienstleistungen	193	31. Segmentberichterstattung
164	14. Übrige finanzielle Vermögenswerte	197	32. Kapitalmanagement
165	15. Übrige Vermögenswerte	198	33. Ergebnis je Aktie
165	16. Vorräte	198	34. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen
166	17. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	199	35. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie Informationen bezüglich des Deutschen Corporate Governance Kodex
166	18. Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden (Potsdamer Platz)	201	36. Honorare des Abschlussprüfers
		201	37. Zusätzliche Angaben

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

gemäß §§ 297 Abs. 2 Satz 4 und 315 Abs. 1 Satz 6 HGB

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, den 25. Februar 2008



Dieter Zetsche



Andreas Renschler



Günther Fleig



Bodo Uebber



Rüdiger Grube



Thomas Weber

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Daimler AG (vormals DaimlerChrysler AG), Stuttgart, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben. Ergänzend wurden wir beauftragt zu beurteilen, ob der Konzernabschluss auch den vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlichten IFRS (IASB-IFRS) entspricht.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften sowie den IASB-IFRS und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Stuttgart, den 25. Februar 2008

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Prof. Dr. Nonnenmacher
Wirtschaftsprüfer



Krauß
Wirtschaftsprüfer

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Anmerkung	Daimler-Konzern			Industriegeschäft ¹			Daimler Financial Services ¹			
	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005	
Angaben in Millionen €										
Umsatzerlöse	3	99.399	99.222	95.209	90.688	91.116	87.415	8.711	8.106	7.794
Umsatzkosten	4	(75.404)	(78.782)	(76.663)	(68.168)	(72.215)	(70.288)	(7.236)	(6.567)	(6.375)
Bruttoergebnis vom Umsatz		23.995	20.440	18.546	22.520	18.901	17.127	1.475	1.539	1.419
Vertriebskosten	4	(8.956)	(8.936)	(9.006)	(8.643)	(8.629)	(8.673)	(313)	(307)	(333)
Allgemeine Verwaltungskosten	4	(4.023)	(4.088)	(3.862)	(3.492)	(3.618)	(3.310)	(531)	(470)	(552)
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten		(3.158)	(3.018)	(3.337)	(3.158)	(3.018)	(3.337)	-	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	5	27	642	(171)	35	617	(209)	(8)	25	38
Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen	12	1.053	(148)	372	1.051	(174)	429	2	26	(57)
Übriges Finanzergebnis	6	(228)	100	331	(233)	106	333	5	(6)	(2)
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)²		8.710	4.992	2.873	8.080	4.185	2.360	630	807	513
Zinsergebnis	7	471	(90)	(447)	482	(80)	(441)	(11)	(10)	(6)
Ergebnis vor Ertragsteuern		9.181	4.902	2.426	8.562	4.105	1.919	619	797	507
Ertragsteuern	8	(4.326)	(1.736)	(173)	(4.101)	(1.398)	55	(225)	(338)	(228)
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		4.855	3.166	2.253	4.461	2.707	1.974	394	459	279
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	2	(870)	617	1.962	(1.850)	46	1.383	980	571	579
Konzernergebnis		3.985	3.783	4.215	2.611	2.753	3.357	1.374	1.030	858
Auf Minderheitsanteile entfallender Gewinn		(6)	(39)	(66)						
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG		3.979	3.744	4.149						
Ergebnis je Aktie (in €)										
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG	33									
Unverwässert										
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		4,67	3,06	2,16						
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern		(0,84)	0,60	1,93						
Konzernergebnis		3,83	3,66	4,09						
Verwässert										
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		4,63	3,04	2,15						
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern		(0,83)	0,60	1,93						
Konzernergebnis		3,80	3,64	4,08						

1 Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Daimler Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar und sind daher ungeprüft.

2 EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen (2007: 444 Mio. €; 2006: 418 Mio. €; 2005: 350 Mio. €).

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernbilanz

	Anmerkung	Daimler-Konzern 31. Dezember		Industriegeschäft ¹ 31. Dezember		Daimler Financial Services ¹ 31. Dezember	
		2007	2006	2007	2006	2007	2006
Angaben in Millionen €							
Aktiva							
Immaterielle Vermögenswerte	9	5.202	7.614	5.128	7.486	74	128
Sachanlagen	10	14.650	32.747	14.600	32.603	50	144
Vermietete Gegenstände	11	19.638	36.949	8.186	10.383	11.452	26.566
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzinvestitionen	12	5.034	5.104	4.845	4.824	189	280
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	22.933	41.180	-	-	22.933	41.180
Übrige finanzielle Vermögenswerte	14	3.044	5.889	2.817	5.044	227	845
Aktive latente Steuern	8	1.882	5.000	1.613	4.772	269	228
Übrige Vermögenswerte	15	480	2.720	339	2.611	141	109
Langfristige Vermögenswerte		72.863	137.203	37.528	67.723	35.335	69.480
Vorräte	16	14.086	18.396	13.604	17.736	482	660
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17	6.361	7.671	6.135	7.423	226	248
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	16.280	35.989	-	-	16.280	35.989
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		15.631	8.409	14.894	6.060	737	2.349
Übrige finanzielle Vermögenswerte	14	6.583	7.043	77	6	6.506	7.037
Übrige Vermögenswerte	15	2.368	2.923	(68)	479	2.436	2.444
Zwischensumme kurzfristige Vermögenswerte		61.309	80.431	34.642	31.704	26.667	48.727
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte (Potsdamer Platz)	18	922	-	922	-	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte		62.231	80.431	35.564	31.704	26.667	48.727
Summe Aktiva		135.094	217.634	73.092	99.427	62.002	118.207
Passiva							
Gezeichnetes Kapital		2.766	2.673				
Kapitalrücklagen		10.221	8.613				
Gewinnrücklagen		22.656	23.702				
Übrige Rücklagen		1.075	1.937				
Eigene Anteile		-	-				
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital		36.718	36.925				
Minderheitsanteile		1.512	421				
Eigenkapital	19	38.230	37.346	33.840	28.525	4.390	8.821
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	21	3.852	19.014	3.686	18.857	166	157
Rückstellungen für Ertragsteuern		1.761	2.492	1.761	773	-	1.719
Rückstellungen für sonstige Risiken	22	6.129	9.801	5.984	9.601	145	200
Finanzierungsverbindlichkeiten	23	31.867	53.506	11.905	4.447	19.962	49.059
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	24	1.673	1.732	1.515	1.597	158	135
Passive latente Steuern	8	673	499	(2.091)	(4.175)	2.764	4.674
Rechnungsabgrenzungsposten		1.855	3.296	1.351	1.849	504	1.447
Übrige Verbindlichkeiten	25	114	112	114	111	-	1
Langfristige Schulden		47.924	90.452	24.225	33.060	23.699	57.392
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		6.939	13.716	6.730	13.478	209	238
Rückstellungen für Ertragsteuern		548	1.130	(1.180)	1.104	1.728	26
Rückstellungen für sonstige Risiken	22	7.272	14.114	7.026	13.729	246	385
Finanzierungsverbindlichkeiten	23	23.100	46.030	(6.886)	(1.793)	29.986	47.823
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	24	8.442	8.369	7.329	6.750	1.113	1.619
Rechnungsabgrenzungsposten		1.341	4.959	777	3.207	564	1.752
Übrige Verbindlichkeiten	25	1.272	1.518	1.205	1.367	67	151
Zwischensumme kurzfristige Schulden		48.914	89.836	15.001	37.842	33.913	51.994
Zur Veräußerung bestimmte Schulden (Potsdamer Platz)	18	26	-	26	-	-	-
Kurzfristige Schulden		48.940	89.836	15.027	37.842	33.913	51.994
Summe Passiva		135.094	217.634	73.092	99.427	62.002	118.207

¹ Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Daimler Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar und sind daher ungeprüft.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals ¹

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen	Übrige Rücklagen			Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital			Summe Eigenkapital
				Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	Derivative Finanzinstrumente	Eigene Anteile	Minderheitsanteile		
Angaben in Millionen €										
Stand zum 01. Januar 2005	2.633	8.043	18.855	-	422	2.045	-	31.998	670	32.668
Net Profit	-	-	4.149	-	-	-	-	4.149	66	4.215
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und (Aufwendungen)	-	-	-	1.967	(39)	(2.094)	-	(166)	15	(151)
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und (Aufwendungen)	-	-	-	-	68	801	-	869	(4)	865
Gesamtertrag der Periode	-	-	4.149	1.967	29	(1.293)	-	4.852	77	4.929
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	(1.519)	(56)	(1.575)
Veränderung durch Stock-Options	-	107	-	-	-	-	-	107	-	107
Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Aktien	14	141	-	-	-	-	-	155	45	200
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	(21)	(21)	-	(21)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	21	21	-	21
Sonstiges	-	(48)	-	-	-	-	-	(48)	(324)	(372)
Stand zum 31. Dezember 2005	2.647	8.243	21.485	1.967	451	752	-	35.545	412	35.957
Net Profit	-	-	3.744	-	-	-	-	3.744	39	3.783
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und (Aufwendungen)	-	-	-	(1.585)	120	414	-	(1.051)	(36)	(1.087)
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und (Aufwendungen)	-	-	-	-	(27)	(155)	-	(182)	-	(182)
Gesamtertrag der Periode	-	-	3.744	(1.585)	93	259	-	2.511	3	2.514
Dividenden	-	-	(1.527)	-	-	-	-	(1.527)	(20)	(1.547)
Veränderung durch Stock-Options	-	39	-	-	-	-	-	39	-	39
Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Aktien	26	284	-	-	-	-	-	310	9	319
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	(29)	(29)	-	(29)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	29	29	-	29
Sonstiges	-	47	-	-	-	-	-	47	17	64
Stand zum 31. Dezember 2006	2.673	8.613	23.702	382	544	1.011	-	36.925	421	37.346
Net Profit	-	-	3.979	-	-	-	-	3.979	6	3.985
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und (Aufwendungen)	-	-	-	(800)	(244)	32	-	(1.012)	68	(944)
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und (Aufwendungen)	-	-	-	-	19	131	-	150	1	151
Gesamtertrag der Periode	-	-	3.979	(800)	(225)	163	-	3.117	75	3.192
Dividenden	-	-	(1.542)	-	-	-	-	(1.542)	(37)	(1.579)
Veränderung durch Stock-Options	-	36	-	-	-	-	-	36	-	36
Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Aktien	93	1.549	-	-	-	-	-	1.642	14	1.656
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	(3.510)	(3.510)	-	(3.510)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	27	27	-	27
Einziehung eigener Aktien	-	-	(3.483)	-	-	-	3.483	-	-	-
Sonstiges	-	23	-	-	-	-	-	23	1.039	1.062
Stand zum 31. Dezember 2007	2.766	10.221	22.656	(418)	319	1.174	-	36.718	1.512	38.230

¹ Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 19 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung¹

	Daimler-Konzern			Industriegeschäft ²			Daimler Financial Services ²		
	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €									
Konzernergebnis korrigiert um	3.985	3.783	4.215	2.611	2.753	3.357	1.374	1.030	858
Abschreibungen	8.010	12.944	12.004	4.220	7.173	7.335	3.790	5.771	4.669
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	3.514	177	43	3.121	(464)	465	393	641	(422)
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	(1.307)	(529)	(1.228)	(1.306)	(545)	(1.145)	(1)	16	(83)
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva									
- Vorräte	(1.751)	68	(1.364)	(1.621)	224	(1.353)	(130)	(156)	(11)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	215	(121)	(194)	198	(118)	(150)	17	(3)	(44)
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	208	155	722	246	122	725	(38)	33	(3)
- Vorratsbezogene Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(175)	(344)	(2.438)	(175)	(344)	(2.438)	-	-	-
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	389	(1.796)	(728)	(1.706)	(2.344)	(1.027)	2.095	548	299
Cash flow aus der Geschäftstätigkeit	13.088	14.337	11.032	5.588	6.457	5.769	7.500	7.880	5.263
Zugänge zu vermieteten Gegenständen	(11.231)	(15.811)	(12.432)	-	-	-	(11.231)	(15.811)	(12.432)
Erlöse aus dem Abgang vermieteteter Gegenstände	4.318	4.991	4.488	-	-	-	4.318	4.991	4.488
Zugänge zu Sachanlagen	(4.247)	(5.874)	(6.480)	(4.206)	(5.845)	(6.435)	(41)	(29)	(45)
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	(1.354)	(1.322)	(1.550)	(1.327)	(1.301)	(1.529)	(27)	(21)	(21)
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	1.297	710	751	1.263	683	719	34	27	32
Erwerb von Unternehmen	(159)	(473)	(552)	(153)	(54)	(425)	(6)	(419)	(127)
Erlöse aus dem Verkauf von Unternehmen	3.799	1.158	516	3.796	1.169	187	3	(11)	329
Mittelzufluss aus der Übertragung der Chrysler-Aktivitäten	22.594	-	-	24.029	-	-	(1.435)	-	-
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	(422)	57	11	(1.155)	348	1.479	733	(291)	(1.468)
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	(19.813)	(27.550)	(27.073)	9.920	8.666	7.568	(29.733)	(36.216)	(34.641)
Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	18.959	27.225	29.736	(7.207)	(7.548)	(6.334)	26.166	34.773	36.070
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	2.247	2.339	1.599	-	-	-	2.247	2.339	1.599
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	(15.030)	(14.827)	(10.773)	(15.030)	(14.862)	(10.780)	-	35	7
Erlöse aus dem Verkauf von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	19.617	13.467	11.025	19.558	13.467	11.024	59	-	1
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(38)	53	497	(216)	43	516	178	10	(19)
Cash flow aus der Investitionstätigkeit	20.537	(15.857)	(10.237)	29.272	(5.234)	(4.010)	(8.735)	(10.623)	(6.227)
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	(9.763)	1.472	(1.318)	(7.347)	3.104	10.635	(2.416)	(1.632)	(11.953)
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	16.195	29.107	50.097	(19.508)	(5.744)	(27.068)	35.703	34.851	77.165
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	(28.230)	(26.940)	(48.688)	5.240	1.425	14.828	(33.470)	(28.365)	(63.516)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1.579)	(1.553)	(1.575)	(1.179)	(722)	(413)	(400)	(831)	(1.162)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Minderheitsanteile)	1.683	339	227	1.440	306	207	243	33	20
Erwerb eigener Anteile	(3.510)	(29)	(27)	(3.510)	(29)	(27)	-	-	-
Cash flow aus der Finanzierungstätigkeit	(25.204)	2.396	(1.284)	(24.864)	(1.660)	(1.838)	(340)	4.056	554
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel	(1.199)	(530)	706	(1.162)	(432)	625	(37)	(98)	81
Veränderung der Zahlungsmittel	7.222	346	217	8.834	(869)	546	(1.612)	1.215	(329)
Zahlungsmittel zum Jahresanfang	8.409	8.063	7.846	6.060	6.929	6.383	2.349	1.134	1.463
Zahlungsmittel zum Jahresende	15.631	8.409	8.063	14.894	6.060	6.929	737	2.349	1.134

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können Anmerkung 26 entnommen werden.

2 Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Daimler Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar und sind daher ungeprüft.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

1. Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»Daimler« oder »der Konzern«) ist im Einklang mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlichten International Financial Reporting Standards (IFRS) und deren Interpretationen aufgestellt worden.

Der Konzernabschluss enthält auch alle Informationen, die gemäß den von der Europäischen Union übernommenen IFRS sowie aufgrund der zusätzlichen Anforderungen nach § 315a(1) Handelsgesetzbuch (HGB) erforderlich sind.

Die gesetzlichen Konzernabschlüsse früherer Geschäftsjahre basieren auf United States Generally Accepted Accounting Principles (US-GAAP). Die Daimler AG hat allerdings am 25. April 2007 zusätzlich einen Konzernabschluss nach IFRS für die Geschäftsjahre 2006 und 2005 veröffentlicht, der als Grundlage für die im ersten Quartal des Jahres 2007 begonnene Zwischenberichterstattung nach IFRS diente. Die Erläuterungen zur Umstellung der Rechnungslegung von US-GAAP auf IFRS führten zu einem unterschiedlichen Eigenkapitalbetrag zum 1. Januar 2005 und sind in dem veröffentlichten Konzernabschluss für die Jahre 2006 und 2005 enthalten.

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart, Deutschland. Die außerordentliche Hauptversammlung der DaimlerChrysler AG hat am 4. Oktober 2007 der Umbenennung des Unternehmens in Daimler AG zugestimmt.

Der Konzernabschluss der Daimler AG wird in Euro (€) aufgestellt.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 25. Februar 2008 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS. Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2007 verpflichtend anzuwendenden IFRS.

Zum 31. Dezember 2007 wird erstmals die Änderung des IAS 1 »Presentation of Financial Statements – Capital Disclosures« umgesetzt (hinsichtlich Informationen zur Kapitalsteuerung vgl. Anmerkung 32).

In Übereinstimmung mit den Erstanwendungsvorschriften hat der Konzern IFRS 8 »Operating Segments« vorzeitig angewendet. IFRS 8 regelt, welche Finanzinformationen ein Unternehmen über seine operativen Segmente in der Berichterstattung zu berichten hat. IFRS 8 ersetzt IAS 14 »Segment Reporting« und folgt in der Segmentberichterstattung dem so genannten »Management Approach«. Demzufolge werden Informationen zu den operativen Segmenten auf Basis der internen Berichterstattung veröffentlicht.

Veröffentlichte, aber noch nicht angewendete IFRS. Das IASB hat im März 2007 IAS 23 »Borrowing Costs« geändert. Die Änderung schafft das Wahlrecht zur sofortigen aufwandswirksamen Berücksichtigung von Fremdkapitalkosten ab, das derzeit im Konzern in Anspruch genommen wird. Der geänderte Standard schreibt die Aktivierung von Fremdkapitalkosten vor, die dem Erwerb, der Erstellung oder der Produktion von qualifizierten Vermögenswerten direkt zugeordnet werden können. Vermögenswerte gelten als qualifiziert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum erforderlich ist, um sie in den beabsichtigten gebrauchsfähigen oder verkaufsfähigen Zustand zu versetzen. Der geänderte Standard ist prospektiv ab dem 1. Januar 2009 anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Daimler wird den Standard nicht vorzeitig anwenden und den zu erwartenden Effekt aus der Erstanwendung bestimmen.

Im September 2007 veröffentlichte das IASB den überarbeiteten IAS 1 »Presentation of Financial Statements«. Ziel der Überarbeitung ist, den Anwendern die Analyse und den Vergleich der Abschlüsse zu erleichtern. IAS 1 fordert die Darstellung einer Gesamterfolgsrechnung (Statement of Comprehensive Income) und verlangt in bestimmten Fällen die Aufnahme der Eröffnungsbilanz der Vergleichsperiode. Der geänderte Standard ist prospektiv ab dem 1. Januar 2009 anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Daimler wird den Standard nicht vorzeitig anwenden.

Im Januar 2008 hat das IASB die Überarbeitung von IFRS 3 »Business Combinations« und IAS 27 »Consolidated and Separate Financial Statements« veröffentlicht. Wesentliche Änderungen sind: (a) Anforderung, dass die erworbenen Vermögenswerte, die übernommenen Verbindlichkeiten sowie das Eigenkapital einheitlich zum beizulegenden Zeitwert zum Übernahmzeitpunkt bewertet werden (b) erfolgswirksame Erfassung von Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Übernahme entstanden sind (c) Wahlrecht zur Berücksichtigung des anteiligen Geschäftswertes bei Minderheitenanteilen (d) erfolgsneutrale Abbildung von participationsänderungen, sofern Kontrolle weiterhin vorliegt. Die Bestimmungen treten prospektiv für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen. Eine frühzeitige Anwendung ist zulässig. Daimler wird die Auswirkungen auf den Konzernabschluss untersuchen und den Zeitpunkt der Erstanwendung bestimmen.

Darstellung. Die Darstellung in der Bilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres oder innerhalb eines längeren Geschäftszyklusses fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen werden als langfristige Posten dargestellt. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Um den Vertrieb bestimmter im Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher wesentlich durch die Aktivitäten der konzernerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt.

Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu ermöglichen, haben wir den geprüften Konzernabschluss um ungeprüfte Informationen zum Industriegeschäft bzw. zu den Financial Services ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach IFRS dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Industriegeschäft bzw. Financial Services in Einklang mit IFRS darzustellen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

Bewertung. Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie z. B. zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, derivative Finanzinstrumente oder abgesicherte Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für diese Ausnahmen angewandten Bewertungsmethoden werden nachfolgend beschrieben.

Schätzungen und Beurteilungen. Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Beurteilungen gemacht werden, welche die bilanzierten Vermögenswerte und Schulden sowie die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag und die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode betreffen.

Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen und Beurteilungen betroffen sind, betreffen die Werthaltigkeit von vermieteten Gegenständen, die Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Annahmen über zukünftige Cash flows von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (»Cash Generating Units«) und Entwicklungsprojekten, die Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern, Nutzungsdauern von Sachanlagen, Garantieverpflichtungen, sowie Vermögenswerte und Verpflichtungen, die sich auf Leistungen an Arbeitnehmer beziehen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Das Industriegeschäft des Konzerns ist seit Jahren gekennzeichnet durch zunehmenden weltweiten Konkurrenzdruck und technologische sowie regulative Veränderungen. Vor diesem Hintergrund hat Daimler seine Investitions- und Einkaufspolitik sowie seine Entwicklungs- und Produktionsprozesse modifiziert. Diese Maßnahmen beinhalten zum Beispiel Plattformstrategien sowie den Einsatz von mehr Gleichteilen und Modulen. Vor dem Hintergrund dieser strategischen Entscheidungen hat Daimler die Auswirkungen auf die Nutzung seiner Sachanlagen untersucht. Die Nutzungsdauern der planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen wurden aufgrund der veränderten Geschäftsbedingungen neu eingeschätzt. Die Auswirkung dieser Schätzungsänderung erhöhte im Geschäftsjahr 2007 das Ergebnis vor Steuern um 888 Mio. € (556 Mio. € nach Steuern und 0,54 € je Aktie). Die erwartete Auswirkung auf die Geschäftsjahre 2008 und 2009 beträgt 708 Mio. € bzw. 485 Mio. € vor Steuern. Die Auswirkung dieser Schätzungsänderung auf das Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern war unwesentlich.

Risiken und Unsicherheiten. Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Daimler ist Risiken und Unsicherheiten ausgesetzt. Faktoren, welche die zukünftige Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussen und damit eine Abweichung von den Erwartungen verursachen können, sind unter anderem eine Verschlechterung der weltwirtschaftlichen Lage, eine weitere Zunahme der Überkapazitäten und Wettbewerbsintensität in der Automobilindustrie, Abhängigkeiten von Zulieferern, insbesondere bei Exklusivlieferanten, Konzentration der Umsatzerlöse auf Westeuropa und die USA, Vereinbarungen mit Arbeitnehmervertretungen, die einen hohen Anteil an der Belegschaft repräsentieren, Entwicklungen der Währungskurse, der Zinssätze und der Rohstoffpreise sowie wesentliche Gerichtsverfahren und umweltrechtliche bzw. sonstige gesetzliche Bestimmungen.

Grundsätze der Konsolidierung. Der Konzernabschluss umfasst neben dem Abschluss der Daimler AG grundsätzlich die Abschlüsse aller Tochtergesellschaften einschließlich Zweckgesellschaften (Special Purpose Entities), auf welche die Daimler AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. Beherrschung bedeutet die unmittelbare oder mittelbare Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik einer anderen Gesellschaft zu bestimmen, so dass der Konzern einen Nutzen aus den Tätigkeiten dieser Gesellschaft zieht.

Die Abschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Eine Abweichung besteht bei Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»MFTBC«), einem wesentlichen Teilkonzern; MFTBC wird mit einem zeitlichen Versatz von einem Monat konsolidiert. Bedeutende Geschäftsvorfälle oder andere Ereignisse, die sich während des Zeitversatzes ereignen, werden im Konzernabschluss berücksichtigt.

Die Abschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften wurden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Alle wesentlichen konzerninternen Salden und Transaktionen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften und konsolidierten Zweckgesellschaften wurden eliminiert.

Unternehmenszusammenschlüsse, die seit der Umstellung der Rechnungslegung auf IFRS zum 1. Januar 2005 erfolgt sind, werden nach der Erwerbsmethode bilanziert.

Daimler veräußert wesentliche Umfänge von Finanzforderungen aus dem Fahrzeuggeschäft überwiegend im Rahmen von »Asset-Backed-Securities« Transaktionen an Zweckgesellschaften. Gemäß IAS 27 »Consolidated and Separate Financial Statements« und der Standard Interpretations Committee Interpretation (SIC) 12 »Consolidation – Special Purpose Entities« müssen bestimmte Zweckgesellschaften konsolidiert werden. Entsprechend verbleiben die übertragenen finanziellen Vermögenswerte in der Konzernbilanz. Der Großteil dieser Forderungen entfiel auf die im Jahr 2007 aufgegebenen Chrysler-Aktivitäten.

Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen Daimler einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Joint Ventures sind Gesellschaften, die Daimler gemeinschaftlich mit Partnern führt. Die gemeinschaftliche Führung beruht auf einer vertraglichen Vereinbarung, die einstimmige Entscheidungen über die Finanz- und Geschäftspolitik des Joint Ventures erforderlich macht. Wesentliche assoziierte Unternehmen und Joint Ventures werden nach der Equity-Methode bilanziert.

Im Erwerbszeitpunkt wird die Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Eigenkapital als Geschäftswert (»Investor Level Goodwill«) angesetzt und in den Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen.

Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung an einem assoziierten Unternehmen oder eines Joint Ventures nicht nur vorübergehend, wird der Buchwert der Beteiligung auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus Nutzungswert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten. Die Wertminderung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung in der Zeile Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen (netto) erfasst.

Zu eliminierende Zwischengewinne aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet.

Bei den Beteiligungen an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) und an der Chrysler Holding LLC (»Chrysler«) werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von drei Monaten in den Konzernabschluss einbezogen, da die Konzernabschlüsse von EADS und Chrysler nicht rechtzeitig vorliegen. Bedeutende Geschäftsvorfälle werden jedoch ohne Zeitversatz bilanziert (siehe auch Anmerkung 12).

Fremdwährungsumrechnung. Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung von in Fremdwährung lautenden finanziellen Vermögenswerten und Schulden erfolgswirksam erfasst. Davon ausgenommen sind zur Veräußerung verfügbare Eigenkapitalanteile und finanzielle Schulden, die zur Absicherung der Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb designed sind.

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Die daraus nach der Umstellung auf IFRS zum 1. Januar 2005 resultierenden Umrechnungsdifferenzen werden direkt im Eigenkapital ausgewiesen. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen und die Konzern-Kapitalflussrechnungen werden mit den entsprechenden Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollar, der für Daimler wesentlichsten ausländischen Währung, haben sich wie folgt entwickelt:

	2007	2006	2005
	1 € =	1 € =	1 € =
Mittelkurs zum 31. Dezember	1,4721	1,3170	1,1797
Periodendurchschnittskurse			
1. Quartal	1,3106	1,2023	1,3113
2. Quartal	1,3481	1,2582	1,2594
3. Quartal	1,3738	1,2743	1,2199
4. Quartal	1,4487	1,2887	1,1897

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Umsatzrealisierung. Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn der Eigentums- und Gefahrenübergang an den Kunden erfolgt ist, der Betrag der Umsatzerlöse verlässlich bestimmt und von dessen Bezahlung ausgegangen werden kann. Die Umsatzerlöse werden abzüglich Skonti, Preisnachlässen, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen.

Aufgrund unterschiedlicher markt- und produktabhängiger Faktoren, wie z. B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden, setzt Daimler Verkaufsanreize ein. Der Konzern behält sich vor, zu einem Zeitpunkt seiner Wahl unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung anzubieten, einschließlich finanzieller Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierter Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen.

Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert. Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der Forderungen in Höhe des Barwerts und die Umsatzerlöse werden um die gewährten Zinsvorteile gekürzt.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam aufgelöst. Die Auflösung erfolgt proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Sofern Erfahrungswerte nur unzureichend vorliegen, werden die Erträge linear realisiert. Ein Verlust aus diesen Verträgen wird im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die Summe der erwarteten Kosten für vertragliche Leistungen die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigt.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien Wartungsverträgen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen auf der Grundlage ihrer objektiv und verlässlich ermittelten beizulegenden Zeitwerte.

Fahrzeugverkäufe, bei denen der Konzern eine Restwertgarantie gewährt (z. B. bei Verkäufen an einige Autovermieter), werden als »Operating Lease« bilanziert. Restwertgarantien verpflichten Daimler entweder zu Ausgleichszahlungen an den Kunden, wenn bei Wiederverkauf des Fahrzeugs im Rahmen einer Auktion der vom Kunden erzielte Erlös unter dem garantierten Restwert liegt, oder zum Rückkauf des Fahrzeugs nach einer festgelegten Laufzeit zu einem garantierten Betrag. Gewinne und Verluste aus dem Wiederverkauf der Fahrzeuge sind im Bruttoergebnis vom Umsatz enthalten.

Erlöse aus »Operating Leases« werden linear über die Laufzeit des Vertrags realisiert.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Intangible Assets« nicht aktivierungspflichtig sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam erfasst.

Fremdkapitalkosten. Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst.

Zinsergebnis. Das Zinsergebnis enthält den Zinsaufwand aus Schulden, Zinserträge aus der Anlage von Wertpapieren und Zahlungsmitteln sowie Zinsen und Änderungen der Marktwerte im Zusammenhang mit Zins-Sicherungsgeschäften. Darunter fallen auch Erträge und Aufwendungen aus der Verteilung von Agien bzw. Disagien. Ferner werden die Zinskomponenten aus leistungsorientierten Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen unter diesem Posten ausgewiesen.

Eine Ausnahme von diesen Grundsätzen wird für Financial Services gemacht. Hier werden die Zinserträge und -aufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Übriges Finanzergebnis. Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge von Finanzvorgängen gezeigt, die nicht im Zinsergebnis enthalten sind, z. B. Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken.

Gewinne und Verluste aus der Ausgabe neuer Anteile von Tochterunternehmen an Dritte, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns vermindert (»Verwässerungsgewinne und -verluste«) sowie Daimler's Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, werden ebenfalls im übrigen Finanzergebnis berücksichtigt.

Ertragsteuern. Die laufenden Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen des Jahres sowie den nationalen Steuervorschriften berechnet. Darüber hinaus beinhalten die laufenden Steuern des Jahres auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht veranlagte Jahre sowie Zinszahlungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Die latenten Steuern spiegeln innerhalb der Ertragsteuern – mit Ausnahme erfolgsneutral im Eigenkapital vorzunehmender Veränderungen – die Entwicklungen der aktiven und passiven latenten Steuern wider.

Aktive und passive latente Steuern werden auf Basis von temporären Unterschieden zwischen den bilanziellen und steuerlichen Wertansätzen einschließlich von Unterschieden aus Konsolidierung, Verlustvorträgen und Steuergutschriften ermittelt. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften verwendet, die zum Bilanzstichtag gültig sind oder mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Anwendung kommen werden. Aktive latente Steuern werden in dem Umfang erfasst, in dem zu versteuerndes Einkommen auf Ebene der relevanten Finanzbehörde für die Nutzung der abzugsfähigen temporären

Differenzen zur Verfügung stehen wird. Daimler nimmt eine Wertberichtigung auf aktive latente Steuern vor, wenn es nicht wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird oder wenn Daimler keine Verfügungsgewalt über den Steuervorteil hat.

Steuervorteile aus unsicheren Ertragsteuerpositionen werden mit der besten Schätzung der erwarteten Steuerzahlung angesetzt.

Aufgegebene Aktivitäten. Der Konzern weist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung das Ergebnis der bis zum 3. August 2007 konsolidierten Chrysler Group und des dazugehörigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäfts als aufgebene Aktivitäten aus (vgl. Anmerkung 2).

Ergebnis je Aktie. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG durch den gewogenen Durchschnitt der Zahl der ausgegebenen Aktien dividiert wird. Das verwässerte Ergebnis je Aktie berücksichtigt zusätzlich alle aufgrund von Wertpapieren oder anderen Rechten möglicherweise auszubehenden Aktien.

Geschäftswerte. Der Betrag, um den die Anschaffungskosten einer nach dem 1. Januar 2005 erfolgten Unternehmensakquisition die Summe der Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt, wird als Geschäftswert angesetzt; beim Erwerb von Minderheitsanteilen wird in gleicher Weise verfahren. Ist die Gegenleistung an Bedingungen geknüpft, werden diesbezügliche Wertänderungen im Goodwill erfasst.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte. Erworben immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen bewertet.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Eine Änderung von einer unbegrenzten auf eine begrenzte Nutzungsdauer wird prospektiv vorgenommen.

Immaterielle Vermögenswerte (mit Ausnahme von Entwicklungskosten) mit begrenzter Nutzungsdauer werden grundsätzlich linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben (3 bis 10 Jahre) und immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn Anzeichen vorliegen, dass der immaterielle Vermögenswert wertgemindert sein könnte. Die Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderung behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Entwicklungskosten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien von IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten

alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilige Gemeinkosten und werden über die geplante Produktlebensdauer (2 bis 10 Jahre) abgeschrieben. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten sind Bestandteil der Herstellungskosten und werden denjenigen Fahrzeugen und Komponenten zugeordnet, durch die sie verursacht worden sind. Bei Verkauf der Vorräte werden sie in den Umsatzkosten berücksichtigt.

Sachanlagen. Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und eventuell anfallender kumulierter Wertminderungen angesetzt. Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilige Gemeinkosten. Soweit vorhanden, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts. Sachanlagen, die im Rahmen eines »Finance Lease« bilanziert werden, sind mit dem niedrigeren Wert aus dem Barwert der Mindestleasingzahlungen und dem Zeitwert des Leasinggegenstands, abzüglich kumulierter Abschreibungen und sonstiger kumulierter Wertminderungen berücksichtigt. Die Abschreibung erfolgt linear. Restwerte der Vermögenswerte werden entsprechend berücksichtigt. Sachanlagen werden über die folgenden Nutzungsdauern abgeschrieben:

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 bis 30 Jahre

Leasing. Als Leasing-Verträge gelten alle Vereinbarungen, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts für einen festgelegten Zeitraum gegen Zahlung übertragen. Dies gilt auch für Vereinbarungen, in denen die Übertragung eines solchen Rechts nicht ausdrücklich beschrieben ist. Der Konzern nutzt als Leasing-Nehmer Sachanlagen und vermietet als Leasing-Geber seine Produkte, vor allem Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Transporter und Busse. Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasing-Gegenstand wird beurteilt, ob dem Leasing-Nehmer (sogenannte »Finance Leases«) oder dem Leasing-Geber (sogenannte »Operating Leases«) das wirtschaftliche Eigentum am Leasing-Gegenstand zuzurechnen ist. Mietaufwendungen aus »Operating Lease«, bei denen der Konzern als Leasing-Nehmer auftritt, werden über die entsprechenden Leasing-Zeiträume linear berücksichtigt. Vermietete Gegenstände, die Daimler als Leasing-Geber bei »Operating Lease« bilanziert, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf die Restwerte abgeschrieben. Leasing-Verträge über veräußerte und zurückgemietete Vermögenswerte (Sale and Lease back) werden nach denselben Grundsätzen im Konzernabschluss dargestellt.

Wertminderung nicht-finanzieller Vermögenswerte. Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen von Vermögenswerten vorliegen. Liegen solche Anzeichen vor oder ist ein jährlicher Niederstwerttest erforderlich (beispielsweise für Geschäftswerte, immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer sowie noch nicht nutzungs-bereite immaterielle Vermögenswerte), nimmt Daimler eine

Schätzung des erzielbaren Betrags des Vermögenswerts vor. Der erzielbare Betrag wird für jeden einzelnen Vermögenswert bestimmt, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt Zahlungsstromzuflüsse, die nicht weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) sind. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und dem Nutzungswert. Daimler bestimmt den erzielbaren Betrag als beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und vergleicht diesen mit den Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Der beizulegende Zeitwert wird durch Diskontierung zukünftiger Zahlungsströme mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der operativen Planung unter Heranziehung zusätzlicher Informationen aus der strategischen Planung ermittelt. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor für die industriellen Bereiche wurde ein durchschnittlicher Kapitalkostensatz von 8% für das Jahr 2007 und 7% für das Jahr 2006 verwendet. Kann der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten nicht bestimmt werden oder ist er niedriger als der Buchwert, wird der Nutzungswert ermittelt. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung, soweit diese sich nicht auf Geschäftswerte bezieht, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesem Fall führt Daimler eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durch.

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen werden als zur Veräußerung bestimmt klassifiziert und gesondert in der Bilanz ausgewiesen. Die Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen werden dann nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern mit dem niedrigeren Betrag aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine entsprechende Wertaufholung. Die Wertaufholung ist auf die zuvor für die jeweiligen Vermögenswerte erfassten Wertminderungen begrenzt.

Vorräte. Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich aus dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich noch anfallender Kosten. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten werden nach der Durchschnittsmethode ermittelt und beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die angefallen sind, um die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Bei selbst erstellten unfertigen und fertigen Erzeugnissen beinhalten die Herstellungskosten auch produktionsbezogene Gemeinkosten basierend auf einer Normalauslastung.

Finanzinstrumente. Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei einem Unternehmen zur Entstehung eines finanziellen Vermögenswerts und bei einem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Als finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten erfasste Finanzinstrumente werden grundsätzlich getrennt ausgewiesen. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald Daimler Vertragspartei des Finanzinstruments wird.

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Für die Folgebewertung werden die Finanzinstrumente einer der in IAS 39 »Financial Instruments: Recognition and Measurement« aufgeführten Bewertungskategorien zugeordnet. Dem Erwerb oder der Emission direkt zurechenbare Transaktionskosten werden bei der Ermittlung des Buchwerts berücksichtigt, wenn die Finanzinstrumente nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Wenn Handelstag und Erfüllungstag (d. h. Tag der Lieferung) auseinander fallen, wählt Daimler den Handelstag für die erstmalige bilanzielle Erfassung bzw. den bilanziellen Abgang.

Finanzielle Vermögenswerte. Finanzielle Vermögenswerte beinhalten insbesondere Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten, Kassenbestände, derivative finanzielle Vermögenswerte sowie marktgängige Wertpapiere und Finanzinvestitionen.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen als zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte, wie z. B. Aktien oder verzinsliche Wertpapiere, werden als zu Handelszwecken gehalten eingestuft, wenn sie mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben werden. Derivate, einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden, werden ebenfalls als zu Handelszwecken gehalten eingestuft, es sei denn, sie wurden als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen und sind als solche effektiv. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Vermögenswerten, die zu Handelszwecken gehalten werden, werden erfolgswirksam erfasst.

Kredite und Forderungen. Kredite und Forderungen sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbareren Zahlungen, die nicht auf einem aktiven Markt notiert sind, wie zum Beispiel Forderungen aus Finanzdienstleistungen oder Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Nach dem erstmaligen Ansatz werden die Kredite und Forderungen zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich Wertminderungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen ausgebucht oder wertgemindert werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die als zur Veräußerung verfügbar und nicht in eine der vorstehend genannten Kategorien eingeordnet sind. Diese Kategorie enthält unter anderem Eigenkapitalinstrumente und Schuldtitel wie beispielsweise Staatsanleihen, Industrieanleihen und Commercial Papers.

Nach der erstmaligen Bewertung werden zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert bewertet, wobei die nicht realisierten Gewinne oder Verluste erfolgsneutral im Eigenkapital in der Rücklage für zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte erfasst werden. Sofern es objektive Hinweise auf eine Wertminderung gibt oder wenn Änderungen des Zeitwerts eines Fremdkapitalinstruments aus Wechselkursschwankungen resultieren, werden diese erfolgswirksam erfasst. Mit dem Abgang finanzieller Vermögenswerte werden die im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam erfasst. Lässt sich für nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente der Zeitwert nicht hinreichend verlässlich bestimmen, werden die Anteile zu fortgeführten Anschaffungskosten (ggf. abzüglich Wertminderungen) bewertet. Erhaltene Zinsen aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden grundsätzlich als Zinserträge unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam berücksichtigt. Dividenden werden mit Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfolgswirksam erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen insbesondere Kassenbestände, Schecks, Einlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagenzertifikate mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stimmen mit dem Zahlungsmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung überein.

Wertminderung finanzieller Vermögenswerte. Zu jedem Bilanzstichtag werden die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, daraufhin untersucht, ob objektive Hinweise (wie etwa erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners, bedeutende Veränderungen des technologischen, ökonomischen und rechtlichen Umfelds sowie des Marktumfelds des Schuldners) auf eine Wertminderung hindeuten. Für Eigenkapitalinstrumente ist ein nachhaltiges oder signifikantes Absinken des beizulegenden Zeitwerts ein objektiver Hinweis auf eine möglicherweise vorzunehmende Wertminderung. Daimler hat Kriterien für die Signifikanz und Dauerhaftigkeit der Wertminderung festgelegt.

Kredite und Forderungen. Die Höhe der Wertminderung bei Krediten und Forderungen ist die Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem Barwert der erwarteten künftigen Cash flows (mit Ausnahme erwarteter künftiger, noch nicht eingetretener Kreditausfälle), abgezinst mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswerts. Die Wertminderung wird erfolgswirksam erfasst.

Verringert sich die Höhe der Wertberichtigung in einer der folgenden Berichtsperioden und kann diese Verringerung objektiv auf einen nach der Erfassung der Wertminderung eingetretenen Sachverhalt zurückgeführt werden, wird die früher erfasste Wertberichtigung ergebniswirksam rückgängig gemacht.

Die Wertminderungen von Krediten und Forderungen (z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen einschließlich Forderungen aus Finance Leases, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) werden größtenteils auf Wertberichtigungskonten erfasst. Die Entscheidung, ob ein Ausfallrisiko mittels eines Wertberichtigungskontos oder über eine direkte Minderung der Forderung berücksichtigt wird, hängt davon ab, wie hoch die Wahrscheinlichkeit eines Forderungsausfalls geschätzt wird. Wenn Forderungen als uneinbringlich eingestuft werden, wird der entsprechende wertgeminderte Vermögenswert ausgebucht.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Ist ein zur Veräußerung verfügbarer Vermögenswert in seinem Wert gemindert, wird ein bislang nur erfolgsneutral im Eigenkapital erfasster Betrag in Höhe der Differenz zwischen den Anschaffungskosten (abzüglich etwaiger Tilgungen und Amortisationen) und dem aktuellen beizulegenden Zeitwert, abzüglich etwaiger, bereits früher ergebniswirksam erfasster Wertberichtigungen dieses finanziellen Vermögenswerts, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Wertaufholungen bei Eigenkapitalinstrumenten, die als zur Veräußerung verfügbar eingestuft sind, werden erfolgsneutral erfasst. Wertaufholungen bei Fremdkapitalinstrumenten werden ergebniswirksam erfasst, wenn sich der Anstieg des beizulegenden Zeitwerts des Instruments objektiv auf ein Ereignis zurückführen lässt, das nach der ergebniswirksamen Erfassung der Wertminderung eingetreten ist.

Finanzielle Verbindlichkeiten. Finanzielle Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, derivative finanzielle Verbindlichkeiten und andere Verbindlichkeiten.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten. Als zu Handelszwecken gehalten werden Derivate, einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden, eingestuft, es sei denn, sie wurden als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen und sind als solche effektiv. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Verbindlichkeiten, die zu Handelszwecken gehalten werden, werden erfolgswirksam erfasst.

Derivative Finanzinstrumente und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen. Derivative Finanzinstrumente wie z. B. Termingeschäfte, Swaps, Optionen, Futures, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Caps und Floors werden bei Daimler insbesondere zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken eingesetzt, die aus operativen Tätigkeiten, Finanztransaktionen und Investitionen resultieren.

Eingebettete Derivate werden vom Basisvertrag, der nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, getrennt, wenn die Beurteilung ergibt, dass die wirtschaftlichen Merkmale und Risiken des eingebetteten Derivats nicht eng mit den wirtschaftlichen Merkmalen und Risiken des Basisvertrags verbunden sind.

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert börsennotierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet, wie z. B. Discounted-Cash-flow-Modelle oder Optionspreismodelle. Derivate werden als Vermögenswert ausgewiesen, wenn deren beizulegender Zeitwert positiv ist und als Verbindlichkeit, wenn deren beizulegender Zeitwert negativ ist.

Wenn die Vorgaben des IAS 39 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert Daimler die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt entweder als Fair Value Hedge oder als Cash flow Hedge. Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder eine nicht bilanzierte feste Verpflichtung gesichert. Bei einem Cash flow Hedge werden zu zahlende bzw. zu erhaltende schwankende Zahlungsströme im Zusammenhang mit einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme abgesichert. Die Dokumentation der Sicherungsbeziehungen beinhaltet die Ziele und Strategie des Risikomanagements, die Art der Sicherungsbeziehung, das gesicherte Risiko, die Bezeichnung des Sicherungsinstruments und des Grundgeschäfts sowie eine Beschreibung der Methode zur Effektivitätsmessung. Die Sicherungsbeziehungen werden hinsichtlich der Erreichung einer Kompensation der Risiken aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Zahlungsströme in Bezug auf das abgesicherte Risiko als in hohem Maße wirksam eingeschätzt und regelmäßig dahingehend untersucht, ob sie während der gesamten Berichtsperiode, für die sie designiert waren, hocheffektiv waren.

Zeitwertänderungen der Derivate werden regelmäßig im Ergebnis oder im Eigenkapital als Bestandteil der übrigen Rücklagen berücksichtigt, je nachdem, ob es sich bei den Sicherungsbeziehungen um Fair Value Hedges oder Cash flow Hedges handelt. Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte ergebniswirksam erfasst. Die Zeitwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst erfolgsneutral in den übrigen

Rücklagen berücksichtigt. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Ergebnis berücksichtigt. Die Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte.

Werden derivative Finanzinstrumente nicht oder nicht mehr in ein Hedge-Accounting einbezogen, weil die Voraussetzungen für ein Hedge-Accounting nicht oder nicht mehr erfüllt sind, werden diese als zu Handelszwecken gehalten eingestuft.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Die Bewertung von leistungsorientierten Plänen aus Pensionsverpflichtungen und anderen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (z. B. Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der »Projected Unit Credit Method«. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen, Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen sowie verfallbarer noch zu verrechnender Dienstzeitaufwand für leistungsorientierte Pensionspläne und ähnliche Verpflichtungen können zu noch nicht ergebniswirksam erfassten Gewinnen und Verlusten führen. Die Tilgung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste, die ab dem 1. Januar 2005 angefallen sind, erfolgt gemäß der »Korridormethode«. Hiernach erfolgt eine anteilige Tilgung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste für das folgende Jahr, wenn die unberücksichtigten Gewinne und Verluste 10% des höheren Betrags von (1) der Verpflichtung aus dem leistungsorientierten Plan oder (2) dem beizulegenden Zeitwert des entsprechenden Planvermögens überschreiten. In diesem Fall ermittelt sich der ergebniswirksam zu berücksichtigende Tilgungsbetrag aus dem übersteigenden Betrag dividiert durch die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Mitarbeiter.

Werden die Leistungen aus einem Plan verändert, wird der Teil der Leistungsänderung, der sich auf Dienstleistungen der Mitarbeiter vergangener Perioden bezieht, linear über den Erdienungszeitraum erfolgswirksam erfasst; soweit diese Ansprüche bereits unverfallbar sind, werden diese sofort erfolgswirksam erfasst.

Eine aus Vorauszahlungen auf Beiträge resultierende negative Nettopensionsverpflichtung wird nur insoweit als Vermögenswert berücksichtigt, wie hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung zukünftiger Beiträge entsteht. Ein übersteigender Betrag wird sofort im periodenbezogenen Nettopensionsaufwand erfasst (sogenanntes »Asset Ceiling«).

Rückstellungen für sonstige Risiken und Eventualverbindlichkeiten. Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und die voraussichtliche Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Diese Rückstellungen werden regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte, bei Beginn eines Leasingvertrags oder bei Initiierung neuer Garantemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieaufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Daimler berücksichtigt Verpflichtungen aus dem Abgang von Sachanlagen mit ihrem beizulegenden Zeitwert ab der Periode, in der die Verpflichtung begründet wird.

Leistungen aus dem Anlass der Beendigung von Arbeitsverhältnissen werden dann aufwandswirksam erfasst, wenn der Konzern nachweislich durch einen detaillierten formalen Plan verpflichtet ist und keine realistische Möglichkeit besteht, sich diesem Plan zu entziehen.

Aktienorientierte Vergütung. Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt sowie eigenkapitalbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente erfolgt.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts von eigenkapitalbasierten Vergütungsplänen erfolgt grundsätzlich mittels eines modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells zum Gewährungszeitpunkt und bestimmt den gesamten Personalaufwand, der über den Erdienungszeitraum erfolgswirksam erfasst und gegen die Kapitalrücklage verrechnet wird.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und als Rückstellung ausgewiesen. Der anteilige Aufwand der Periode entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Berichtsstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung. Gezahlte Zinsen und Steuern sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Gezahlte Dividenden werden im Cash flow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

2. Wesentliche Zu- und Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstiger Vermögenswerte und Schulden

Zugänge

MFTBC. In den Jahren 2003 und 2004 hat Daimler 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. € in bar erworben. Nach dem Erwerb des Mehrheitsanteils an MFTBC durch Daimler wurden Qualitätsprobleme bei MFTBC-Fahrzeugen erkannt. Der Konzern hat diese Qualitätsthemen umfassend beurteilt und notwendige technische Lösungen sowie die Vorgehensweise zur Behebung dieser Qualitätsprobleme festgesetzt.

In den Verträgen über die Anteilserwerbe an MFTBC wurde vereinbart, dass Daimler 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 Daimler. Die erhaltenen Entschädigungen führten unter anderem zu einer Kürzung der Umsatzkosten um 0,3 Mrd. € im Jahr 2005. Darüber hinaus erhöhte sich der Mehrheitsanteil von Daimler an MFTBC von 65% auf 85% der Anteile und der Gesamtkaufpreis für den Erwerb der Anteile an MFTBC verminderte sich nach der Kaufpreisrückerstattung auf 1.014 Mio. €.

Abgänge

Chrysler-Aktivitäten. Am 14. Mai 2007 hat der Vorstand der Daimler AG beschlossen, die Mehrheit an der Chrysler Group und dem dazugehörigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäft an eine Tochtergesellschaft des Private Equity Unternehmens Cerberus Capital Management, L.P. (Cerberus) abzugeben. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat am 16. Mai 2007 dieser Transaktion zugestimmt; die Transaktion wurde am 3. August 2007 abgeschlossen.

Cerberus leistete am 3. August 2007 eine Einlage von 5,2 Mrd. € (7,2 Mrd. US-\$) in bar für den Anteil von 80,1% an der neu gegründeten Chrysler Holding LLC, die die Anteile an den Chrysler-Aktivitäten hält. Von diesem Betrag hat der Konzern 0,9 Mrd. € (1,2 Mrd. US-\$) in bar entnommen. Nach der Kapitaleinlage von Cerberus beträgt der Anteil von Daimler an dieser Gesellschaft 19,9%. Der Konzern berücksichtigt diesen Anteil ab dem 4. August 2007 mit einem dreimonatigen Zeitversatz nach der Equity-Methode im Konzernabschluss und ordnet die Ergebnisse Vans, Buses, Other zu (vgl. auch Anmerkung 12).

Zusätzlich zu dem zurückbehaltenen Minderheitsanteil und der erhaltenen Zahlung gewährte Daimler ein nachrangiges Darlehen mit einem Nominalbetrag von 0,4 Mrd. US-\$ an Chrysler. Darüber hinaus hat der Konzern weitere Ansprüche in Abhängigkeit von der zukünftigen Entwicklung gewisser Sachverhalte (z.B. Restwerte für Leasingfahrzeuge), die am 3. August 2007 einen Marktwert von 0,2 Mrd. € hatten.

Die mit Cerberus abgeschlossene Transaktion unterliegt, bezogen auf Sachverhalte vor dem Abschluss oder im Zusammenhang mit dem Abschluss der Transaktion, aus denen eine zukünftige Inanspruchnahme resultieren könnte (z.B. Steuerzahlungen), geschäftsüblichen Gewährleistungen von Seiten des Daimler-Konzerns.

Im Zusammenhang mit dem Abschluss der Transaktion haben Tochtergesellschaften der Chrysler Holding LLC Verbindlichkeiten in Höhe von 24,7 Mrd. € an Daimler zurückbezahlt.

Des Weiteren hat Daimler die Finanzierung dieser Transaktion unterstützt und dem Industriegeschäft der Chrysler Group eine nachrangige Kreditlinie in Höhe von 1,5 Mrd. US-\$ zur Verfügung gestellt, die innerhalb eines Jahres nach dem Abschluss der Transaktion in Anspruch zu nehmen ist. Ein in Anspruch genommener Kredit hätte eine Laufzeit bis Februar 2014. Zum 31. Dezember 2007 wurde noch kein Kredit in diesem Zusammenhang gewährt.

Im Rahmen der Transaktion hat Daimler mit der Pension Benefit Guaranty Corporation eine Vereinbarung getroffen, in der der Konzern Zahlungen in Höhe von insgesamt bis zu 1 Mrd. US-\$ an die Chrysler-Pensionsfonds garantiert. Die Garantie ist, beginnend mit dem Abschluss der Transaktion, begrenzt auf einen Zeitraum von fünf Jahren und kann nur in Anspruch genommen werden, wenn in diesem Zeitraum die Pensionspläne der Chrysler Group beendet werden. Ferner werden gewisse in der Vergangenheit vom Konzern zugunsten der Chrysler-Aktivitäten gewährte Garantien fortgeführt. Zum 31. Dezember 2007 betrug der Wert dieser Garantien 0,7 Mrd. €; ein wesentlicher Teil dieser Garantien hat eine Laufzeit bis zum Ende des Jahres 2008. Zur Abdeckung der den Garantien zugrundeliegenden Verpflichtungen hat Chrysler eine Einlage auf einem Treuhandkonto zur Verfügung gestellt; zum 31. Dezember 2007 belief sich die Einlage auf 0,3 Mrd. €.

Außerdem haben Daimler und Cerberus zusätzliche Vereinbarungen über die Bedingungen der zukünftigen Zusammenarbeit und von Dienstleistungsvereinbarungen in den Bereichen Produktion, Forschung und Entwicklung, Vertrieb, Einkauf und Finanzdienstleistungen getroffen.

Die Ergebnisse der Chrysler-Aktivitäten sind für alle dargestellten Perioden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten separat dargestellt. Der Konzern hatte mit der Klassifizierung der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte und Schulden zum 16. Mai 2007 die planmäßige Abschreibung der langfristigen Vermögenswerte der Chrysler-Aktivitäten eingestellt.

Sämtliche Vermögenswerte und Schulden, die den Chrysler-Aktivitäten zum Zeitpunkt des Abschlusses der Transaktion zuzuordnen waren, wurden im Jahr 2007 entkonsolidiert. Der Aufwand aus der Entkonsolidierung betrug 753 Mio. € und ist im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten. Bei der Ermittlung des Entkonsolidierungsergebnisses mussten gewisse Annahmen getroffen werden.

Zukünftige Steuervorteile aufgrund zeitlicher Bewertungsunterschiede, die im Zusammenhang mit den entkonsolidierten Vermögenswerten und Schulden stehen, werden mit Einschränkungen weiterhin für den Konzern nutzbar sein. Zum Entkonsolidierungszeitpunkt betragen die aktiven latenten Steuern auf diese Bewertungsunterschiede 2,0 Mrd. €. Aufgrund der Chrysler-Transaktion haben sich die Voraussetzungen für den Konzern, diese latenten Steuern zu realisieren verändert; die daraus resultierende notwendige Überprüfung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern führte im dritten Quartal 2007 zu einer Wertberichtigung von 2,0 Mrd. €. Darüber hinaus mussten Abwertungen auf ausländische Steuergutschriften in Höhe von 0,2 Mrd. € vorgenommen werden. Die Aufwendungen sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Ertragsteuern der fortgeführten Aktivitäten enthalten.

Das Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten setzt sich wie folgt zusammen:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Umsatzerlöse	30.037	54.856	56.753
Umsatzkosten	(26.410)	(48.624)	(47.596)
Vertriebskosten	(1.579)	(2.583)	(2.905)
Allgemeine Verwaltungskosten	(1.172)	(1.901)	(1.994)
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	(647)	(1.210)	(1.055)
Sonstige Erträge und Aufwendungen	(714)	(354)	(551)
Ergebnis vor Ertragsteuern	(485)	184	2.652
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	368	433	(690)
Ergebnis der Chrysler-Aktivitäten, nach Steuern¹	(117)	617	1.962
Aufwand aus der Entkonsolidierung, vor Steuern	(658)	-	-
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(95)	-	-
Aufwand aus der Entkonsolidierung, nach Steuern	(753)	-	-
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	(870)	617	1.962

¹ Das Jahr 2007 enthält die Erträge und Aufwendungen der Chrysler-Aktivitäten bis zum 3. August 2007.

Im Zusammenhang mit dem am 14. Februar 2007 beschlossenen und auf drei Jahre ausgelegten Restrukturierungsplan bei der Chrysler Group sind im Jahr 2007 bis zum Abgang der Chrysler-Aktivitäten Aufwendungen von 906 Mio. € entstanden, die Bestandteil des Ergebnisses aus aufgegebenen Aktivitäten sind.

Durch die vorzeitige Ablösung von langfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten der Chrysler Group entstanden im Jahr 2007 Vorfälligkeitsentschädigungen in Höhe von 0,5 Mrd. € (0,3 Mrd. € nach Steuern), die im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten sind.

Im Jahr 2005 realisierte die Chrysler Group einen Ertrag vor Steuern von 240 Mio. € aus dem Verkauf des Fahrzeug-Testgeländes »Arizona Proving Grounds«, der im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten ist.

Die den aufgegebenen Aktivitäten zurechenbaren Cash flows stellen sich wie folgt dar:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Cash flow aus der Geschäftstätigkeit	3.064	6.083	6.388
Cash flow aus der Investitionstätigkeit	(2.875)	(7.245)	(5.036)
Cash flow aus der Finanzierungstätigkeit	(2.655)	(1.488)	(1.382)

MFTBC. Im Jahr 2007 veräußerte Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) Grundstücke und Gebäude an die Nippon Industrial TMK für rd. 1 Mrd. € in bar. Gleichzeitig wurden die veräußerten Objekte von MFTBC über eine unkündbare Grundmietzeit von 15 Jahren zurückgemietet. Durch eine entsprechende Option kann die Mietdauer im Anschluss um bis zu 15 Jahre verlängert werden. Aufgrund dieser Transaktion verminderten sich im Jahr 2007 die Vermögenswerte um 865 Mio. € bzw. erhöhten sich die Verbindlichkeiten um 110 Mio. €. Zudem ergab sich im Geschäftsjahr 2007 aus der Transaktion ein Ertrag vor Steuern von 78 Mio. €, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im sonstigen betrieblichen Ergebnis enthalten und dem Segment Daimler Trucks zugeordnet ist.

Sonstige Immobilienverkäufe. Im Jahr 2007 hat die Daimler AG ihren 50%-Anteil an der Wohnstätten Sindelfingen GmbH für einen Verkaufspreis von 82 Mio. € veräußert. Der Verkauf führte zu einem Ertrag vor Steuern von 73 Mio. €, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im übrigen Finanzergebnis enthalten und Vans, Buses, Other zugeordnet ist.

Im Jahr 2006 wurden die Gebäude der ehemaligen Konzernzentrale in Stuttgart-Möhringen an IXIS Capital Partners Ltd. für 240 Mio. € in bar verkauft. Gleichzeitig wurden die veräußerten Objekte von Daimler über unkündbare Grundmietzeiten zwischen 10 und 15 Jahren zurückgemietet. Die Mietdauern für die einzelnen Objekte können von Daimler um maximal neun Jahre verlängert werden. Im Jahr 2006 veräußerte der Konzern zudem weitere nicht mehr betriebsnotwendige Immobilien. Aus diesen Immobilienverkäufen ergab sich im Jahr 2006 ein Ertrag vor Zinsen und Steuern von 271 Mio. €, der Vans, Buses, Other zuzuordnen war.

Off-Highway Aktivitäten. Am 27. Dezember 2005 hat Daimler mit der schwedischen Investorengruppe EQT einen Vertrag über den Verkauf des überwiegenden Bestands der Off-Highway Aktivitäten abgeschlossen. Diese umfassten unter anderem die MTU-Friedrichshafen Gruppe sowie die Off-Highway Aktivitäten der Detroit Diesel Corporation. Der Verkauf wurde im ersten Quartal 2006 abgeschlossen. Der vom Erwerber entrichtete Kaufpreis bestand aus einer Zahlung in Höhe von 822 Mio. € in bar sowie aus einem dem Käufer gewährten Darlehen mit einem Marktwert von 58 Mio. €, das im Jahr 2018 fällig werden sollte und geschäftsüblichen Anpassungen unterliegen konnte. Am 31. Oktober 2006 wurde der endgültige Veräußerungspreis vereinbart und gleichzeitig das gewährte Darlehen mit 78 Mio. € zurückbezahlt. Durch die Vereinbarung erhöhte sich der Kaufpreis um 5 Mio. €. Die veräußerten Off-Highway Aktivitäten trugen mit einem Ertrag von 205 Mio. € nach Steuern zum Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten des Jahres 2006 bei. Das Segmentergebnis (EBIT) des Konzerns wurde durch die veräußerten Aktivitäten mit 266 Mio. € (darin enthalten ist ein Ertrag aus der Veräußerung in Höhe von 233 Mio. €) positiv beeinflusst; davon wurden 253 Mio. € Vans, Buses, Other und 13 Mio. € dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

American LaFrance. Im Zusammenhang mit dem Verkauf wesentlicher Bestandteile von American LaFrance, einer Tochtergesellschaft der Daimler Trucks North America LLC (ehemals Freightliner LLC), entstanden im Jahr 2005 Aufwendungen infolge außerplanmäßiger Abschreibungen auf Vermögenswerte in Höhe von 87 Mio. €. Die Aufwendungen sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2005 in den Umsatzkosten und dem sonstigen betrieblichen Ergebnis berücksichtigt und sind dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

EADS. Für Veräußerungen von Anteilen an der EADS, vergleiche Anmerkung 12.

3. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	91.087	91.752	87.516
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	5.217	4.588	4.633
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	2.715	2.538	2.728
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	380	344	332
	99.399	99.222	95.209

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern und Regionen ist in der Anmerkung 31 dargestellt.

4. Funktionskosten

Neues Managementmodell. Im Januar 2006 hat Daimler das neue Managementmodell bekannt gegeben. Durch die Integration bestimmter Verwaltungsbereiche soll insbesondere die Einführung durchgängiger Prozesse und die Beseitigung von Doppelfunktionen erreicht werden. Alle Aufwendungen in diesem Zusammenhang, soweit sie nicht den aufgegebenen Aktivitäten zuzuordnen waren, stellen zentrale Kosten dar, die nicht den Segmenten zugeordnet werden und deshalb in der Segmentberichterstattung als zentrale Posten berücksichtigt sind.

Infolge des damit in Zusammenhang stehenden Personalabbaus sind im Jahr 2007 Aufwendungen von 167 (2006: 361) Mio. € entstanden. Diese Aufwendungen sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung überwiegend in den Verwaltungskosten ausgewiesen. Im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten sind 16 (2006: 44) Mio. € berücksichtigt.

Personalanpassungsmaßnahmen bei Mercedes-Benz Cars.

Im September 2005 hat Daimler ein Maßnahmenpaket zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit beschlossen. Dieses Maßnahmenpaket umfasste auch ein Programm zur Reduzierung der inländischen Belegschaft bei Mercedes-Benz Cars, das planmäßig im Jahr 2006 beendet wurde. Der Personalabbau erfolgte überwiegend durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen und Frühpensionierungen.

Die für die Aufhebungsverträge der Jahre 2006 und 2005 anfallenden Aufwendungen betragen 286 Mio. € bzw. 570 Mio. € und sind überwiegend in den Umsatzkosten ausgewiesen.

Neuausrichtung smart. Infolge der ungünstigen Absatzentwicklung des smart roadster und des smart forfour wurden in den Jahren 2005 und 2006 weitreichende Maßnahmen zur Restrukturierung des Geschäftsmodells von smart eingeleitet. In diesem Zusammenhang entstanden in den Jahren 2005 und 2006 Aufwendungen von 1.111 Mio. € und 946 Mio. €, die das EBIT belastet haben und dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet sind.

Die Aufwendungen des Jahres 2005 standen im Zusammenhang mit der Entscheidung, die Fertigung des smart roadster einzustellen, das Produktionsvolumen des smart forfour zu verringern, die Markteinführung des smart SUV nicht weiterzuverfolgen sowie Personalanpassungen bei smart in Böblingen, Deutschland und Hambach, Frankreich, vorzunehmen. Von diesen Aufwendungen sind als Verminderung der Umsatzerlöse 66 Mio. €, in den Umsatzkosten 752 Mio. €, in den Vertriebskosten 65 Mio. €, in den Verwaltungskosten 33 Mio. € und im sonstigen betrieblichen Ergebnis 195 Mio. € enthalten.

Die Aufwendungen im Jahr 2006 resultierten insbesondere durch die Entscheidung, die Produktion des smart forfour im Jahr 2006 einzustellen. Der smart forfour wurde im Rahmen einer Produktionsvereinbarung von Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) hergestellt. Infolge der Kündigung dieser Produktionsvereinbarung entstanden im Jahr 2006 Aufwendungen von 592 Mio. €, im Wesentlichen für Ausgleichsleistungen an MMC und an Lieferanten, die in den Umsatzkosten berücksichtigt sind.

Weitere Aufwendungen von insgesamt 334 Mio. € ergaben sich im Jahr 2006 durch die Abwertung von Vorratsbeständen, höhere Verkaufsanreize, geringere erwartete Restwerte von smart Fahrzeugen sowie erwartete Zahlungen für die Restrukturierung des Vertriebsnetzes. Diese Aufwendungen haben sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2006 mit 97 Mio. € in den Umsatzkosten, mit 210 Mio. € in den Vertriebskosten und mit 27 Mio. € als Verminderung der Umsatzerlöse ausgewirkt.

Die Reduzierung von Personal führte im Jahr 2006 zu Aufwendungen von 28 Mio. €, die in den allgemeinen Verwaltungskosten enthalten sind. Zudem ergaben sich im Jahr 2006 Erträge von 8 Mio. € aufgrund der Anpassung von Rückstellungen, die im Zusammenhang mit der Neuausrichtung von smart im Jahr 2005 gebildet wurden.

Personalaufwand und Anzahl Beschäftigte. Die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2007 enthalten Personalaufwendungen in Höhe von 20.256 (2006: 23.574; 2005: 24.650) Mio. €. Im Betrag für das Jahr 2007 sind die Personalaufwendungen der Chrysler-Aktivitäten bis zum 3. August enthalten.

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensionsverpflichtungen und den Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen sind in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn und Verlustrechnung enthalten (siehe auch Anmerkungen 7 und 21):

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Umsatzkosten	231	555	269
Vertriebskosten	57	42	72
Allgemeine Verwaltungskosten	40	54	21
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	35	62	36
Zinsergebnis	(169)	(154)	(49)
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	491	554	1.032
	685	1.113	1.381

Im Jahresdurchschnitt 2007 waren im Konzern 271.704 (2006: 277.771; 2005: 296.109) Mitarbeiter beschäftigt, darin berücksichtigt sind 12.672 (2006: 13.104; 2005: 14.409) Auszubildende und Praktikanten. Diese Angaben beinhalten nicht die Mitarbeiter der zum 3. August 2007 entkonsolidierten Chrysler-Aktivitäten; auf diese entfielen im Jahresdurchschnitt 2007 (bis 3. August 2007) 85.296 Mitarbeiter und in den Jahren 2006 bzw. 2005 im Jahresdurchschnitt 87.982 bzw. 90.356 Mitarbeiter.

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands sowie aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 35 enthalten.

5. Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	167	299	100
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	39	54	44
Erträge aus dem Verkauf von Unternehmen	5	262	64
Versicherungsentschädigungen	24	189	12
Übrige sonstige Erträge	506	416	398
Sonstige betriebliche Erträge	741	1.220	618
Verluste aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	(78)	(45)	(44)
Restrukturierung smart	-	-	(195)
Übrige sonstige Aufwendungen	(636)	(533)	(550)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(714)	(578)	(789)
	27	642	(171)

Im Jahr 2007 enthalten die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen im Wesentlichen Erträge aus dem Verkauf von Händlerliegenschaften in Japan an Nippon Industrial TMK (78 Mio. €) sowie aus dem Verkauf sonstiger Immobilien.

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen resultieren im Jahr 2006 vor allem aus dem Verkauf der ehemaligen Konzernzentrale in Stuttgart-Möhringen an IXIS Capital Partners (158 Mio. €) sowie aus dem Verkauf verschiedener Immobilien. Infolge der Veräußerung der überwiegenden Bestandteile der Off-Highway Aktivitäten entstand im Jahr 2006 ein Ertrag von 233 Mio. €; hiervon sind 226 Mio. € in den Erträgen aus dem Verkauf von Unternehmen enthalten. 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 von der MTU Aero Engines Holding AG im Jahr 2003 an Daimler begeben und stand im Zusammenhang mit der Veräußerung der MTU Aero Engines GmbH durch Daimler.

Aufwendungen, die infolge der Restrukturierung des Geschäftsmodells von smart entstanden sind, sind in Anmerkung 4 unter dem Punkt »Neuausrichtung smart« erläutert.

6. Übriges Finanzergebnis

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen ¹	(444)	(418)	(350)
Sonstiges übriges Finanzergebnis	216	518	681
	(228)	100	331

¹ Ohne die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

Aus der Marktbewertung von derivativen Sicherungsinstrumenten zur Kurssicherung von EADS-Anteilen resultierte im Jahr 2007 ein Gewinn von 121 (2006: unrealisierter Gewinn von 519; 2005: unrealisierter Verlust von 197) Mio. €, der im sonstigen übrigen Finanzergebnis enthalten ist.

Im Jahr 2005 veräußerte Daimler seine Anteile an MMC für 970 Mio. € in bar, wodurch ein Ertrag in Höhe von 692 Mio. € entstand, der im sonstigen übrigen Finanzergebnis des Jahres 2005 enthalten ist.

7. Zinsergebnis

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Zinsen und ähnliche Erträge	782	285	73
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(480)	(529)	(569)
Erwartete Erträge aus den Pensions- und sonstigen Fondsvermögen	992	897	714
Aufwendungen aus der Aufzinsung der erwarteten Verpflichtungen für Pensionen und Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	(823)	(743)	(665)
	471	(90)	(447)

8. Ertragsteuern

Das Ergebnis vor Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Inland	6.768	2.127	43
Ausland	2.413	2.775	2.383
	9.181	4.902	2.426

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:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Laufende Steuern			
Inland	44	635	(188)
Ausland	934	1.115	1.340
Latente Steuern			
Inland	1.060	7	(418)
Ausland	2.288	(21)	(561)
	4.326	1.736	173

Im tatsächlichen Steueraufwand (-ertrag) sind periodenfremde Steuererträge von in- und ausländischen Unternehmen in Höhe von 679 (2006: 131; 2005: 272) Mio. € enthalten.

Der latente Steueraufwand (-ertrag) setzt sich wie folgt zusammen:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Latente Steuern	3.348	(14)	(979)
Davon aus temporären Differenzen	3.465	(373)	(532)
Davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	(117)	359	(447)

Im Jahr 2007 wurde in Deutschland das Unternehmensteuerreformgesetz 2008 verkündet. Eine der hierin enthaltenen Änderungen führt dazu, dass beginnend mit dem 1. Januar 2008 der Körperschaftsteuersatz von 25% auf 15% reduziert wird. Bei der Gewerbesteuer wird die Messzahl der Gewerbesteuer von 5% auf 3,5% reduziert sowie die Abzugsfähigkeit der Gewerbesteuer als Betriebsausgabe abgeschafft. Die Auswirkung aus dieser Steuergesetzänderung war im Jahr 2007 zu berücksichtigen. Bei den inländischen Gesellschaften wurde somit zum 31. Dezember 2007 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15% (2006 und 2005: 25%) verwendet. Weiterhin berücksichtigt wurde ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5% auf die Körperschaftsteuer sowie ein Gewerbesteuersatz von 14% (2006 und 2005: effektiver Gewerbesteuersatz von 12,125%); für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei den inländischen Gesellschaften insgesamt ein Steuersatz von 29,825% (2006 und 2005: 38,5%). Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länder-spezifischen Steuersätze verwendet.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom im jeweiligen Geschäftsjahr erwarteten zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von 38,5% mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Erwarteter Steueraufwand	3.535	1.887	934
Abweichende ausländische Steuersätze	(193)	(83)	(65)
Abweichende Gewerbesteuer	(101)	(28)	(50)
Effekt aus Steuergesetzänderungen	(170)	(4)	6
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	2.354	213	83
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	(1.044)	(208)	(657)
Sonstiges	(55)	(41)	(78)
Ausgewiesener Steueraufwand	4.326	1.736	173

Am 28. Dezember 2007 trat das Protokoll zur Änderung des deutsch-amerikanischen Doppelbesteuerungsabkommens in Kraft. Eine der hierin enthaltenen Änderungen führt dazu, dass beginnend mit dem 1. Januar 2007 unter bestimmten Voraussetzungen die Quellensteuer auf Gewinnausschüttungen von amerikanischen Tochtergesellschaften an deutsche Muttergesellschaften entfällt. Die bisher im Konzern passivierte Quellensteuer auf zukünftige Dividenden aus den USA konnte deshalb ergebniswirksam aufgelöst werden. Darüber hinaus wurde auch die im Jahr 2007 bereits bezahlte Quellensteuer wieder ergebniswirksam gutgeschrieben. Beides führte im Jahr 2007 zu einem Steuerertrag von insgesamt 168 Mio. €, der in der Zeile Effekt aus Steuergesetzänderungen enthalten ist. Darüber hinaus enthält diese Zeile latente Steuererträge in Höhe von 51 Mio. € aus der Neubewertung der per Saldo passiven Steuerlatenz bei den inländischen Gesellschaften aufgrund des oben genannten Unternehmensteuerreformgesetzes 2008 sowie weitere Auswirkungen aus Steuergesetzänderungen bei ausländischen Tochtergesellschaften.

Im Jahr 2007 wurde eine Wertberichtigung vorgenommen auf bisher bei den Chrysler-Einheiten aktivierte latente Steuern aus zeitlichen Bewertungsunterschieden zwischen Handels- und Steuerbilanz. Zwar sind die latenten Steuern weiterhin dem Daimler-Konzern zuzurechnen, allerdings haben sich aufgrund der Chrysler-Transaktion die Voraussetzungen für die Realisierung der zukünftigen Steuervorteile verändert. Weiterhin wurden aufgrund der Chrysler-Transaktion Wertberichtigungen auf Steuergutschriften notwendig. In den Jahren 2006 und 2005 wurden aktive latente Steuern bei ausländischen Tochtergesellschaften wertberichtigt, woraus ein zusätzlicher latenter Steueraufwand resultierte. Die Steueraufwendungen sind jeweils in der Zeile Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern enthalten.

Die Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen enthält alle Effekte von in- und ausländischen Gesellschaften im Zusammenhang mit steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen wie beispielsweise die steuerfreien Erträge im Zusammenhang mit den Netto-Pensionsaufwendungen im Inland sowie Effekte aus steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at equity bewerteten Beteiligungen. Weiterhin sind in dieser Zeile auch die folgenden steuerfreien Erträge enthalten:

Im Jahr 2007 entstanden steuerfreie Erträge aus der Übertragung von EADS-Anteilen. Darüber hinaus entstanden in allen dargestellten Jahren steuerfreie Erträge bzw. nicht abziehbare Aufwendungen im Zusammenhang mit Finanztransaktionen zur Kursabsicherung von EADS-Anteilen. Die Reduzierung bzw. Erhöhung des rechnerisch erwarteten Steueraufwands aus diesen Vorgängen (2007 und 2006: Reduzierung um 582 bzw. 171 Mio. €; 2005: Erhöhung um 75 Mio. €) ist in der Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen wieder herausgerechnet.

Im Jahr 2005 veräußerte Daimler seine Anteile an MMC; der realisierte Ertrag war steuerfrei. Der erwartete Steueraufwand auf diese steuerfreien Erträge wurde in Höhe von 266 Mio. € in der Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen wieder herausgerechnet. Im Jahr 2005 wurden im Ausland steuerfreie Erträge im Zusammenhang mit den Ausgleichsleistungen

für MFTBC sowie mit Wertpapierverkäufen erzielt. Die Reduzierung des rechnerisch erwarteten Steueraufwands aus diesen Vorgängen ist ebenfalls in der Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen enthalten.

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergaben sich vor Saldierung die folgenden aktiven und passiven latenten Steuern:

	2007	31. Dezember 2006
Angaben in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	191	309
Sachanlagen	782	636
Vermietete Gegenstände	837	901
Vorräte	617	714
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzinvestitionen	2.142	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	578	724
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.067	4.246
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	3.150	1.969
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	530	6.001
Sonstige Rückstellungen	1.735	5.651
Verbindlichkeiten	1.204	2.203
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	612	1.511
Sonstige	174	115
	15.619	24.980
Wertberichtigungen	(2.915)	(890)
Aktive latente Steuern	12.704	24.090
Entwicklungskosten	(1.190)	(1.851)
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(72)	(116)
Sachanlagen	(873)	(3.597)
Vermietete Gegenstände	(3.686)	(5.772)
Vorräte	(147)	(210)
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(1.182)	(1.220)
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(164)	(2.170)
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(2.434)	(2.646)
Sonstige Rückstellungen	(406)	(278)
Steuer auf thesaurierte Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften	(45)	(234)
Verbindlichkeiten	(715)	(968)
Sonstige	(581)	(527)
Passive latente Steuern	(11.495)	(19.589)
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	1.209	4.501

Aktive latente Steuern wurden mit passiven latenten Steuern saldiert, wenn sie sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden und ein Anspruch auf Verrechnung eines tatsächlichen Steuererstattungsanspruches mit einer tatsächlichen Steuerschuld besteht. Beim Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wird nicht zwischen kurz- und langfristig unterschieden.

Der Rückgang des Netto-Betrages der aktiven latenten Steuern in Höhe von 3.292 (2006: Rückgang in Höhe von 403; 2005: Anstieg in Höhe von 750) Mio. € setzt sich wie folgt zusammen:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Neutrale Reduzierung (Erhöhung) der latenten Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(11)	25	(19)
Neutrale Reduzierung (Erhöhung) der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	177	175	(507)
Steuerertrag auf steuerlich höhere Aufwendungen aus Stock Options	(146)	.	(19)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	120	-	-
Sonstige neutrale Reduzierung (Erhöhung) ¹	160	243	(418)
Latenter Steueraufwand (-ertrag) in der Gewinn- und Verlustrechnung	2.992	(40)	213
Davon enthalten im Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	3.348	(14)	(979)
Davon enthalten im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	(356)	(26)	1.192

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die neutrale Veränderung der latenten Steuern enthält im Jahr 2007 eine ergebnisneutrale Reduzierung der passiven latenten Steuern in Höhe von 76 Mio. € aufgrund von Steuergesetzänderungen.

Unter Berücksichtigung der erfolgsneutral im Eigenkapital erfassten Buchungen (einschließlich der erfolgsneutralen Eigenkapitalbuchungen der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestitionen) sowie der Steueraufwendungen (-erträge) aus aufgegebenen Aktivitäten ergab sich folgender Steueraufwand (-ertrag) im Eigenkapital:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Steueraufwand aus fortgeführten Aktivitäten in der Gewinn- und Verlustrechnung	4.326	1.736	173
Steueraufwand (-ertrag) aus aufgegebenen Aktivitäten in der Gewinn- und Verlustrechnung	(273)	(433)	690
Steueraufwand (-ertrag) auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Eigenkapital	(151)	182	(865)
Steuerertrag auf steuerlich höhere Aufwendungen aus Stock Options	(146)	.	(19)
	3.756	1.485	(21)

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern betreffen ausländische Gesellschaften und erhöhten sich vom 31. Dezember 2006 zum 31. Dezember 2007 in der Bilanz um 2.025 Mio. €. Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern zum 31. Dezember 2007 betreffen u. a. mit 210 Mio. € die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge und mit 172 Mio. € die Steuergutschriften. Von den wertberichtigten aktiven latenten Steuern auf die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge verfallen 1 Mio. € im Zeitraum von 2008 bis 2011, 47 Mio. € in 2012 und 74 Mio. € in 2013; 88 Mio. € sind unbegrenzt vortragsfähig. Die wertberichtigten aktiven latenten Steuern auf die Steuergutschriften verfallen innerhalb der nächsten 10 Jahre. Darüber hinaus betreffen die Wertberichtigungen zu einem großen Teil auch temporäre Differenzen und Verlustvorträge für »State and local taxes« bei den US-amerikanischen Gesellschaften. Daimler ist der Ansicht, die wertberichtigten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von über 50% nicht nutzen zu können bzw. hat keine Verfügungsgewalt über den Steuervorteil. Bei den nicht wertberichtigten aktiven latenten Steuern geht Daimler davon aus, dass das zukünftige steuerpflichtige Einkommen ausreichen wird, um die aktiven latenten Steuern wahrscheinlich realisieren zu können. Die heutige Einschätzung bezüglich der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern kann sich ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

Bei ausländischen Tochtergesellschaften einbehaltene Gewinne von 3.016 (2006: 3.371) Mio. € sollen in den nächsten Jahren nach Deutschland ausgeschüttet werden. Der bei Ausschüttung anfallende deutsche Steueraufwand in Höhe von 45 (2006: 65) Mio. € wurde im Rahmen der latenten Steuern passiviert. Ausländische Quellensteuern sind aufgrund des neuen deutsch-amerikanischen Doppelbesteuerungsabkommens zum 31. Dezember 2007 nicht mehr zu passivieren (2006: 169 Mio. €).

Passive latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen in Höhe von 10.568 (2006: 10.670) Mio. € sind nicht berechnet worden, weil diese Gewinne aus heutiger Sicht permanent investiert bleiben sollen. Bei Ausschüttung würden die Gewinne zu 5% der deutschen Besteuerung zu unterwerfen sein; ggf. würden ausländische Quellensteuern anfallen. Darüber hinaus wären bei Ausschüttung der Gewinne einer ausländischen Tochtergesellschaft an eine ausländische Zwischenholding ggf. weitere ertragsteuerliche Konsequenzen zu beachten. Ausschüttungen würden deshalb in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der nicht angesetzten latenten Steuern wäre mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Daimler ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben.

9. Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte haben sich wie folgt entwickelt:

	Geschäfts- werte (erworben)	Entwicklungs- kosten (selbst geschaffen)	Übrige immaterielle Vermögens- werte (erworben)	Gesamt
Angaben in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2006	3.088	8.351	3.294	14.733
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	8	-	-	8
Übrige Zugänge	-	1.006	340	1.346
Umbuchungen	-	-	10	10
Abgänge	(48)	(425)	(421)	(894)
Sonstige Veränderungen ¹	(262)	(260)	(91)	(613)
Stand 31. Dezember 2006	2.786	8.672	3.132	14.590
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	5	-	-	5
Übrige Zugänge	-	1.088	194	1.282
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(1.692)	(2.003)	(410)	(4.105)
Übrige Abgänge	(59)	(322)	(334)	(715)
Sonstige Veränderungen ¹	(94)	(102)	(87)	(283)
Stand 31. Dezember 2007	946	7.333	2.495	10.774
Abschreibungen				
Stand 1. Januar 2006	1.201	3.376	1.975	6.552
Zugänge	-	889	604	1.493
Umbuchungen	-	-	1	1
Abgänge	(2)	(425)	(377)	(804)
Sonstige Veränderungen ¹	(102)	(95)	(69)	(266)
Stand 31. Dezember 2006	1.097	3.745	2.134	6.976
Zugänge	-	712	366	1.078
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(803)	(736)	(181)	(1.720)
Übrige Abgänge	-	(312)	(319)	(631)
Sonstige Veränderungen ¹	(41)	(39)	(51)	(131)
Stand 31. Dezember 2007	253	3.370	1.949	5.572
Buchwert zum 31. Dezember 2006	1.689	4.927	998	7.614
Buchwert zum 31. Dezember 2007	693	3.963	546	5.202

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die Buchwerte der Geschäftswerte zum 31. Dezember 2007 und 2006 sind den Segmenten wie folgt zugeordnet:

	Mercedes-Benz Cars	Chrysler Group	Daimler Trucks	Daimler Financial Services	Vans, Buses, Other	Gesamt
Angaben in Millionen €						
2007	191	–	385	31	86	693
2006	192	927	392	71	107	1.689

Aufgrund der jährlichen Werthaltigkeitsüberprüfung im Jahr 2005 wurden Geschäftswerte bei smart in Höhe von 30 Mio. € ergebniswirksam abgeschrieben; der Betrag der Abschreibung ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet und ist Bestandteil des sonstigen betrieblichen Ergebnisses.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend die Geschäftswerte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2007: 1.403 Mio. €; 31. Dezember 2006: 1.446 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Anlagewerte mit einem Buchwert von 121 (2006: 110) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen insbesondere Markenzeichen, deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist und die dem Segment Daimler Trucks zugeordnet sind.

Die gesamten Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den folgenden Posten enthalten:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Umsatzkosten	880	1.055	1.123
Vertriebskosten	37	33	38
Allgemeine Verwaltungskosten	50	88	65
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5	16	9
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–	–	30
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	106	301	192
	1.078	1.493	1.457

10. Sachanlagen

Die Sachanlagen haben sich wie folgt entwickelt:

	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsaus- stattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Angaben in Millionen €					
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand 1. Januar 2006	21.131	34.037	27.215	4.662	87.045
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	.	.	.	.	.
Übrige Zugänge	228	882	1.023	4.026	6.159
Umbuchungen	489	1.756	2.202	(4.490)	(43)
Abgänge	(643)	(1.732)	(1.660)	(47)	(4.082)
Sonstige Veränderungen ¹	(1.150)	(2.458)	(1.851)	(370)	(5.829)
Stand 31. Dezember 2006	20.055	32.485	26.929	3.781	83.250
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	317	659	993	1.889	3.858
Umbuchungen	216	1.015	1.426	(2.861)	(204)
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	(988)	-	-	-	(988)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(5.289)	(15.068)	(14.164)	(1.310)	(35.831)
Übrige Abgänge	(1.312)	(842)	(579)	(44)	(2.777)
Sonstige Veränderungen ¹	(331)	(695)	(472)	(150)	(1.648)
Stand 31. Dezember 2007	12.668	17.554	14.133	1.305	45.660
Abschreibungen					
Stand 1. Januar 2006	10.099	23.158	18.392	101	51.750
Zugänge	534	2.394	2.748	-	5.676
Umbuchungen	(73)	(25)	88	1	(9)
Abgänge	(416)	(1.683)	(1.505)	(1)	(3.605)
Sonstige Veränderungen ¹	(463)	(1.642)	(1.199)	(5)	(3.309)
Stand 31. Dezember 2006	9.681	22.202	18.524	96	50.503
Zugänge	337	906	1.825	-	3.068
Umbuchungen	(57)	19	(11)	-	(49)
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	(68)	-	-	-	(68)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(2.353)	(8.445)	(9.058)	(72)	(19.928)
Übrige Abgänge	(390)	(815)	(449)	(6)	(1.660)
Sonstige Veränderungen ¹	(135)	(438)	(283)	-	(856)
Stand 31. Dezember 2007	7.015	13.429	10.548	18	31.010
Buchwert zum 31. Dezember 2006	10.374	10.283	8.405	3.685	32.747
Buchwert zum 31. Dezember 2007	5.653	4.125	3.585	1.287	14.650

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen in Höhe von insgesamt 404 (2006: 479) Mio. €, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasing-Verträge (sog. »Finance Leases«) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Die auf gemietete Anlagen entfallenden Abschreibungen des Geschäftsjahres betragen 61 (2006: 80; 2005: 55) Mio. €.

Zum 31. Dezember 2007 betragen die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Finance Lease-Verträgen 655 (2006: 740) Mio. €. Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus Finance Lease-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	Mindestleasingzahlungen aus Finance Lease-Verträgen 31. Dezember		Abzüglich enthaltener Zinsen		Verbindlichkeiten aus Finance Lease-Verträgen 31. Dezember	
	2007	2006	2007	31. Dezember 2006	2007	31. Dezember 2006
Angaben in Millionen €						
Fälligkeit						
innerhalb eines Jahres	84	90	22	28	62	62
zwischen einem und fünf Jahren	222	246	79	102	143	144
nach mehr als fünf Jahren	349	404	115	119	234	285
	655	740	216	249	439	491

11. Vermietete Gegenstände

Die vermieteten Gegenstände haben sich wie folgt entwickelt:

	Nicht vorrats- bezogene Vermögens- werte	Vorrats- bezogene Vermögens- werte	Gesamt
Angaben in Millionen €			
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand 1. Januar 2006	32.980	11.880	44.860
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-
Übrige Zugänge	15.840	8.662	24.502
Umbuchungen	3	30	33
Abgänge	(9.328)	(7.884)	(17.212)
Sonstige Veränderungen ¹	(3.512)	(387)	(3.899)
Stand 31. Dezember 2006	35.983	12.301	48.284
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-
Übrige Zugänge	9.871	6.933	16.804
Umbuchungen	349	(145)	204
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(21.802)	(3.059)	(24.861)
Übrige Abgänge	(7.742)	(5.824)	(13.566)
Sonstige Veränderungen ¹	(1.013)	(223)	(1.236)
Stand 31. Dezember 2007	15.646	9.983	25.629
Abschreibungen			
Stand 1. Januar 2006	8.554	2.070	10.624
Zugänge	5.775	1.764	7.539
Umbuchungen	1	6	7
Abgänge	(4.359)	(1.565)	(5.924)
Sonstige Veränderungen ¹	(866)	(45)	(911)
Stand 31. Dezember 2006	9.105	2.230	11.335
Zugänge	3.864	1.116	4.980
Umbuchungen	122	(72)	50
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(5.458)	(240)	(5.698)
Übrige Abgänge	(3.372)	(1.036)	(4.408)
Sonstige Veränderungen ¹	(251)	(17)	(268)
Stand 31. Dezember 2007	4.010	1.981	5.991
Buchwert zum 31. Dezember 2006	26.878	10.071	36.949
Buchwert zum 31. Dezember 2007	11.636	8.002	19.638

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Vermögenswerte, die Gegenstand eines Operating Lease-Verhältnisses sind und von Daimler Financial Services über unabhängige Dritte erworben und an Endkunden vermietet werden, stellen nicht vorratsbezogene Vermögenswerte dar. Vermögenswerte, bei denen Daimler eine wesentliche Restwertgarantie gewährt bzw. bei denen Daimler als Hersteller unmittelbar Leasinggeber ist, stellen dagegen vorratsbezogene Vermögenswerte dar, die bei Vertragsabschluss aus den Vorräten in die vermieteten Gegenstände umgegliedert werden. Da kein Verkauf vorliegt, ist der Herstellergewinn dieser Fahrzeuge bei Vertragsabschluss noch nicht realisiert. In der Konzern-Kapitalflussrechnung werden Zahlungsströme aus dem Erwerb bzw. Verkauf von nicht vorratsbezogenen Vermögenswerten im Cash flow aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen. Zahlungsströme im Zusammenhang mit vorratsbezogenen vermieteten Vermögenswerten sind dem Cash flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet.

Mindestleasingzahlungen. Die zukünftigen an Daimler zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating Lease-Verträgen sind wie folgt fällig:

	2007	31. Dezember 2006
Angaben in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	3.627	6.288
zwischen einem und fünf Jahren	3.785	6.604
nach mehr als fünf Jahren	49	64
	7.461	12.956

12. Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzinvestitionen

Zum 31. Dezember 2007 waren die European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) und die Chrysler Holding LLC (»Chrysler«) die größten und bedeutendsten Beteiligungen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurden. Der Konzern berücksichtigt die Ergebnisse dieser Gesellschaften grundsätzlich mit einem Zeitverzug von drei Monaten und ordnet diese Vans, Buses, Other zu. Die Equity Ergebnisse sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen enthalten.

EADS. Zum 31. Dezember 2007 betrug der Buchwert der Beteiligung an EADS, bezogen auf einen 24,9%-Anteil, 3.442 (2006: bezogen auf einen 33%-Anteil 4.371) Mio. €. Der Börsenwert der Anteile an der EADS betrug zum 31. Dezember 2007, bezogen auf den 24,9%-Anteil, 4.390 Mio. €.

Am 7. Juli 2004 hat Daimler 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 Daimler 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 bestimmten höheren Schwellenwert zu partizipieren, während sie gegen Kursrückgänge unter einen Mindestpreis pro Aktie abgesichert ist. Im vierten Quartal 2007 hat der Konzern begonnen, seine Optionsrechte auszuüben und übertrug etwa 0,6% der EADS-Anteile endgültig an Dritte; hieraus entstand ein Ertrag vor Steuern von 35 Mio. €.

Am 4. April 2006 hat Daimler des Weiteren mit verschiedenen Finanzinstituten eine Derivate-Transaktion über 7,5% der Anteile an der EADS abgeschlossen. Gleichzeitig hat Daimler an diese Finanzinstitute Aktien in Höhe dieses Anteils verliehen und im Gegenzug eine Sicherheitsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot erhalten. Im Januar 2007 hat der Konzern diese Derivate-Transaktion abgewickelt und damit 7,5% der Anteile an der EADS übertragen; hieraus resultierte ein Mittelzufluss von 1.994 Mio. € sowie ein Ergebnis vor Steuern von 762 Mio. € (darin enthalten ist ein Gewinn aus der Realisierung der Derivate in Höhe von 49 Mio. €).

Als Folge der Transaktionen vom Juli 2004 und April 2006 verringerte sich die rechtliche Beteiligungsquote des Konzerns an der EADS auf 22,5%. Diese Transaktionen sind bis zur endgültigen Übertragung der EADS-Anteile im Rahmen der Abwicklung der Derivate-Transaktion im Januar 2007 (bezüglich des EADS-Anteils von 7,5%) bzw. der im vierten Quartal 2007 beginnenden Teilveräußerung (bezüglich einem EADS-Anteil von 0,6% bis zum 31. Dezember 2007) nicht als Veräußerungen zu werten; daher sind die EADS-Anteile, die diesen Transaktionen zugrunde liegen, bis zu den jeweiligen Veräußerungszeitpunkten weiterhin als Investment klassifiziert. Infolge dessen berücksichtigte Daimler im Jahr 2007 die Ergebnisse von EADS anteilig mit einer Anteilsquote, die sich im Jahresverlauf von 33% auf 24,9% (zum Ende des Jahres) verringerte, nach der Equity-Methode im Konzernabschluss. In den Jahren 2006 und 2005 wurde die Beteiligung an der EADS unverändert mit einer Anteilsquote von 33% at equity in den Konzernabschluss einbezogen. Alle Derivate-Transaktionen im Zusammenhang mit EADS-Anteilen werden wie derivative Finanzinstrumente bilanziert und Veränderungen der Marktwerte werden nach der erstmaligen Bewertung der Derivate bis zum Zeitpunkt der Realisierung ergebniswirksam im übrigen Finanzergebnis berücksichtigt. Die Bewertung dieser Derivate führte im Jahr 2007 zu unrealisierten Gewinnen von 72 Mio. € (2006: unrealisierte Gewinne von 519 Mio. €; 2005: unrealisierte Verluste von 197 Mio. €).

Am 13. März 2007 hat eine Tochtergesellschaft von Daimler Eigenkapitalanteile an Investoren für 1.554 Mio. € in bar ausgegeben. Dies führte im Jahr 2007 zu einem Ertrag vor Steuern von 704 Mio. €. Daimler hat ab dem 1. Juli 2010 das Wahlrecht, die neu ausgegebenen Eigenkapitalanteile in 7,5% der Anteile an EADS oder in einen Barausgleich, der dem Marktwert dieser EADS-Anteile zu diesem Zeitpunkt entspricht, zu konvertieren. Die Ausgabe der neuen Anteile führte nicht zu einer Reduzierung der Anteilsquote, mit der Daimler seine Beteiligung an der EADS im Konzernabschluss berücksichtigt. Durch diese Transaktion erhöhten sich die Minderheitsanteile im Konzern um 1.074 Mio. €.

Das Equity-Ergebnis der EADS einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor beträgt im Jahr 2007 13 Mio. € (2006: (193) Mio. €; 2005: 489 Mio. €). Im Ergebnis des Jahres 2006 sind wesentliche Erhellungstatbestände einbezogen, die zwischen dem mit einem Zeitversatz von drei Monaten einbezogenen Abschluss der EADS zum 30. September 2006 und dem Bilanzstichtag des Konzerns zum 31. Dezember 2006 stattgefunden haben. Die EADS hatte im vierten Quartal 2006 wesentliche Aufwendungen vor allem im Zusammenhang mit Programmverzögerungen und Auslieferungsschwierigkeiten beim A380 Flugzeugprogramm sowie aufgrund der Entscheidung zur Aufnahme des Programms für die A350XWB Flugzeugfamilie bilanziert.

Die folgende Übersicht stellt die zusammengefassten IFRS-Abschlüsse der EADS dar, die Basis für die Equity-Bewertungen im Konzern waren:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung¹			
Umsatzerlöse	39.614	38.109	33.461
Konzernergebnis	(1)	(585)	1.480
Angaben zur Bilanz²			
Vermögenswerte	68.482	68.428	66.654
Eigenkapital	13.760	13.138	14.125
Schulden	54.722	55.290	52.529

¹ Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Oktober bis 30. September, für 2006 angepasst aufgrund wesentlicher Erhellungstatbestände im vierten Quartal 2006.

² Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. September, für 2006 angepasst aufgrund wesentlicher Erhellungstatbestände im vierten Quartal 2006.

Chrysler. Zum 31. Dezember 2007 betrug der Buchwert der 19,9%-Beteiligung an der Chrysler Holding LLC (»Chrysler«) 916 Mio. €.

Der maßgebliche Einfluss des Konzerns bei Chrysler resultiert aus den vertraglich vereinbarten Mitwirkungsrechten im Verwaltungsrat sowie den Veto- und Kontrollrechten. Für den Zeitraum vom 4. August bis zum 30. September 2007 beträgt das Equity-Ergebnis von Chrysler (377) Mio. €. Im Ergebnis des Jahres 2007 sind wesentliche Erhellungstatbestände einbezogen, die zwischen dem mit einem Zeitversatz von drei Monaten einbezogenen Abschluss von Chrysler zum 30. September 2007 und dem Bilanzstichtag des Konzerns zum 31. Dezember 2007 stattgefunden haben. Diese betreffen Aufwendungen, die bei Chrysler infolge zusätzlicher Restrukturierungsmaßnahmen und einer neuen Vereinbarung mit der UAW entstanden sind; der Anteil des Konzerns an diesen Aufwendungen betrug 322 Mio. €.

Die folgende Übersicht stellt den zusammengefassten IFRS-Abschluss von Chrysler für das Jahr 2007 dar, der Basis für die Equity-Bewertung im Konzern war:

	2007
Angaben in Millionen €	
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung¹	
Umsatzerlöse	7.967
Konzernergebnis	(1.942)
Angaben zur Bilanz²	
Vermögenswerte	90.427
Eigenkapital	2.677
Schulden	87.750

¹ Die Angaben betreffen den Zeitraum 4. August bis 30. September 2007, angepasst aufgrund wesentlicher Erhellungstatbestände im vierten Quartal 2007.

² Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. September 2007, angepasst aufgrund wesentlicher Erhellungstatbestände im vierten Quartal 2007.

13. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2007			31. Dezember 2006		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen						
Endkunden	10.579	19.153	29.732	18.922	35.681	54.603
Händler	5.878	544	6.422	17.345	1.837	19.182
Übrige	94	3.559	3.653	112	4.196	4.308
Buchwert (brutto)	16.551	23.256	39.807	36.379	41.714	78.093
Wertberichtigungen	(271)	(323)	(594)	(390)	(534)	(924)
Buchwert (netto)	16.280	22.933	39.213	35.989	41.180	77.169

Forderungstypen. Forderungen gegen Endkunden beinhalten Forderungen aus Finanzierungs- und Leasingverträgen mit Endkunden des Daimler-Konzerns, die ihr Fahrzeug entweder direkt oder über einen Händler bezogen haben.

Forderungen gegen Händler stellen Darlehensforderungen dar, die aus der Bestandsfinanzierung der von Daimler bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung von anderen Vermögenswerten, welche die Händler von Dritten gekauft haben, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (z. B. Verkaufsräume).

Die übrigen Forderungen stellen nicht dem Automobilgeschäft zuzuordnende Vermögenswerte aus Verträgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit Dritten dar.

Forderungen gegen unabhängige Händler, die aus dem Verkauf von Fahrzeugen durch Daimler resultieren, sowie Forderungen gegen Endkunden, die ihr Fahrzeug direkt von Daimler gekauft haben, stehen in Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorräten. Die aus diesen Forderungen resultierenden Auswirkungen werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung als Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Cash flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Alle Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die nicht aus dem Verkauf von Vorräten an unabhängige Händler oder direkt an Kunden resultieren, werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash flow aus der Investitionstätigkeit berücksichtigt.

Wertberichtigungen. Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Millionen €	2007	2006	2005
Stand zum 1. Januar	924	1.305	1.278
Zuführungen	457	462	630
Inanspruchnahmen	(321)	(641)	(561)
Auflösungen	(153)	(108)	(150)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(310)	-	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	(3)	(94)	108
Stand zum 31. Dezember	594	924	1.305

Der Gesamtaufwand der Periode aus Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen betrug 487 (2006: 465; 2005: 630) Mio. €.

Kreditrisiken. Die folgende Tabelle gibt Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken:

Angaben in Millionen €	2007	31. Dezember 2006
Weder überfällige noch wertberichtigte Forderungen	35.592	67.979
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtigt sind		
weniger als 30 Tage	1.152	5.403
30 bis 59 Tage	295	739
60 bis 89 Tage	104	204
90 bis 119 Tage	35	50
120 Tage oder mehr	86	238
Gesamt	1.672	6.634
Einzelwertberichtigte Forderungen	1.949	2.556
Buchwert (netto)	39.213	77.169

Um die Kreditrisiken der überfälligen, nicht einzelwertberechtigten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Zum 31. Dezember 2007 betragen die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, bei denen die Vertragsbedingungen neu verhandelt wurden und die ansonsten wertberichtigt oder überfällig wären, 63 (2006: 80) Mio. €.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 30 enthalten.

Finanzierungsleasing. Die Forderungen aus Finanzierungsleasing umfassen Sales-Type-Leasingverträge mit Endkunden, die ihr Fahrzeug direkt von Daimler gekauft haben, sowie Direct-Financing-Leasingverträge mit Endkunden, welche die Fahrzeuge über einen unabhängigen Händler erhalten haben, einschließlich Leveraged Lease-Verträge mit Dritten über Vermögenswerte des Non-Automotive Geschäfts.

Die Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2007				31. Dezember 2006			
	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
Angaben in Millionen €								
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	4.172	8.570	4.933	17.675	4.201	7.675	5.868	17.744
Nicht garantierte Restbuchwerte	157	387	278	822	182	365	316	863
Bruttoinvestitionen	4.329	8.957	5.211	18.497	4.383	8.040	6.184	18.607
Nicht realisierter Finanzertrag	(627)	(1.612)	(1.857)	(4.096)	(556)	(1.584)	(2.290)	(4.430)
Buchwert (brutto)	3.702	7.345	3.354	14.401	3.827	6.456	3.894	14.177
Wertberichtigungen	(92)	(145)	(1)	(238)	(89)	(149)	(1)	(239)
Buchwert (netto)	3.610	7.200	3.353	14.163	3.738	6.307	3.893	13.938

Leveraged Leases. In den oben genannten Werten sind auch Leveraged Lease-Verträge enthalten, die abzüglich der dazugehörigen Fremdfinanzierung erfasst werden. Das Verlustrisiko von Daimler aus diesen Verträgen, die darauf abzielen einen Steuervorteil für den Investor zu generieren, der mit dem Vertragspartner geteilt wird, ist auf das Eigenkapitalinvestment begrenzt. Die Umsatzrealisierung erfolgt nach der Effektivzinsmethode unter Verwendung der Zinssätze, die den Zahlungsströmen der Investitionen zugrunde liegen.

Diese Leveraged Leases bestehen aus Investments in Kraftwerke, Kläranlagen, Schiffe und Schienenfahrzeuge mit vertraglichen Fälligkeiten zwischen 22 bis 52 Jahren. Zum 31. Dezember 2007 betragen die Buchwerte der Vermögenswerte 1.271 (2006: 1.401) Mio. €. Daimler weist in den Umsatzerlösen ein Ergebnis von 38 (2006: 41; 2005: 40) Mio. € aus diesen Vereinbarungen aus.

Forderungsverkäufe. In Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und dem Liquiditätsbedarf veräußert Daimler bestimmte Umfänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden und Händler an Dritte (z. B. Zweckgesellschaften). Daimler prüft vor einer Ausbuchung dieser Forderungen, ob die im Rahmen von Forderungsverkäufen rechtlich übertragenen Forderungen die Kriterien zur Ausbuchung nach den anzuwendenden Vorschriften erfüllen; werden die Kriterien nicht erfüllt, verbleiben die Forderungen in der Bilanz.

Forderungsverkäufe, welche die Kriterien für eine Ausbuchung nicht erfüllen, führten zum 31. Dezember 2007 zu einem Buchwert an Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 1.409 (2006: 22.987) Mio. €; die damit verbundenen Chancen und Risiken entsprechen im Wesentlichen denen der nicht veräußerten Forderungen. Die Verbindlichkeiten, die insgesamt mit den übertragenen und nicht ausgebuchten Forderungen im Zusammenhang stehen, ergeben sich aus der Anmerkung 23. Diese Forderungen sind als verpfändete Sicherheiten für die damit verbundenen Finanzierungsverbindlichkeiten gestellt.

14. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich aus den folgenden Klassen zusammen:

	31. Dezember 2007			31. Dezember 2006		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Angaben in Millionen €						
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1.061	1.283	2.344	2.885	4.513	7.398
davon Eigenkapitalanteile	-	1.139	1.139	-	1.366	1.366
davon Fremdkapitalanteile	1.061	144	1.205	2.885	3.147	6.032
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	1.613	-	1.613	1.197	-	1.197
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.364	725	2.089	677	616	1.293
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.545	1.036	3.581	2.284	760	3.044
Buchwert	6.583	3.044	9.627	7.043	5.889	12.932

Von den übrigen finanziellen Vermögenswerten werden 1.424 (2006: 6.038) Mio. € in die Liquiditätssteuerung des Konzerns einbezogen. Hierbei handelt es sich überwiegend um Schuldtitel.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte.

Die Eigenkapitalanteile setzen sich wie folgt zusammen:

	2007	31. Dezember 2006
Angaben in Millionen €		
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalanteile	573	710
Zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile	566	656
Buchwert	1.139	1.366

Im Berichtsjahr wurden zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile mit einem Buchwert in Höhe von 5 (2006: 20; 2005: 11) Mio. € veräußert. Der dabei erzielte Gewinn belief sich auf 90 (2006: 45; 2005: 9) Mio. €. Für die zum 31. Dezember 2007 ausgewiesenen Anteile bestand keine Veräußerungsabsicht.

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte

umfassen folgende Positionen:

	2007	31. Dezember 2006
Angaben in Millionen €		
Handelspapiere	313	207
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.300	990
Buchwert	1.613	1.197

Derivative Finanzinstrumente. Erläuterungen zu derivativen Finanzinstrumenten erfolgen in Anmerkung 29.

Sonstige Forderungen und Vermögenswerte. Sonstige Forderungen und Vermögenswerte umfassen unter anderem Forderungen und Ausleihungen gegen assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierte Tochterunternehmen.

15. Übrige Vermögenswerte

Die übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2007			31. Dezember 2006		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	243	149	392	630	209	839
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	1.221	21	1.242	883	37	920
Erstattungsansprüche aufgrund Medicare Act (USA)	-	106	106	-	1.329	1.329
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	489	26	515	410	188	598
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	199	97	296	503	275	778
Übrige	216	81	297	497	682	1.179
Buchwert	2.368	480	2.848	2.923	2.720	5.643

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien.

16. Vorräte

Angaben in Millionen €	2007	31. Dezember 2006
	Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.741	2.181
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	1.907	3.137
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	10.343	13.036
Geleistete Anzahlungen	95	42
Buchwert	14.086	18.396

Im Jahr 2007 betragen die Herstellungskosten der Vorräte, die in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst worden sind 86.410 (2006: 107.217; 2005: 104.098) Mio. €. Die Herstellungskosten sind mit 64.143 (2006: 67.142; 2005: 63.596) Mio. € in den Umsatzkosten und mit 22.267 (2006: 40.075; 2005: 40.502) Mio. € im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten. Die auf die Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen haben sich um 111 (2006: 87; 2005: 69) Mio. € erhöht. Von den am 31. Dezember 2007 ausgewiesenen Vorräten wurden 1.431 (2006: 1.531) Mio. € zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten realisiert werden, betragen 13.542 (2006: 17.684) Mio. €.

Der in den Vorräten enthaltene Bestand an Fuhrparkfahrzeugen der Daimler AG in Höhe von 382 (2006: 369) Mio. € wurde dem Daimler Pension Trust e.V. aufgrund der Vorschriften zur Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit sicherungsübereignet.

In den Vorräten sind aufgrund der Inanspruchnahme von Sicherheiten Vermögenswerte mit einem Buchwert in Höhe von 88 (2006: 114) Mio. € enthalten. Die Verwertung der Vermögenswerte erfolgt im Rahmen des normalen Geschäftszyklus.

17. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember	
	2007	2006
Angaben in Millionen €		
Buchwert (brutto)	6.738	8.147
Wertberichtigungen	(377)	(476)
Buchwert (netto)	6.361	7.671

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen 25 (2006: 81) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

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

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Stand zum 1. Januar	476	540	591
Netto-Zuführungen	12	25	41
Inanspruchnahmen	(78)	(67)	(220)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(22)	-	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	(11)	(22)	(17)
Stand zum 31. Dezember	377	476	540

Der Gesamtaufwand der Periode aus Wertminderungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betrug 126 (2006: 91; 2005: 107) Mio. €.

Kreditrisiken. Die folgende Tabelle gibt Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken:

	31. Dezember	
	2007	2006
Angaben in Millionen €		
Weder überfällige noch wertberichtigte Forderungen	4.501	5.509
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtigt sind		
weniger als 30 Tage	589	726
30 bis 59 Tage	121	140
60 bis 89 Tage	51	60
90 bis 119 Tage	68	100
120 Tage und mehr	57	65
Gesamt	886	1.091
Einzelwertberichtigte Forderungen	974	1.071
Buchwert	6.361	7.671

Um die Kreditrisiken der überfälligen, nicht einzelwertberichtigten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 30 enthalten.

Forderungsverkäufe. In Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und dem Liquiditätsbedarf veräußert Daimler bestimmte Umsätze von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an Dritte. Daimler prüft vor einer Ausbuchung dieser Forderungen, ob die im Rahmen von Forderungsverkäufen rechtlich übertragenen Forderungen die Kriterien zur Ausbuchung nach den anzuwendenden Vorschriften erfüllen; werden die Kriterien nicht erfüllt, verbleiben die Forderungen in der Bilanz.

Verkaufte Forderungen, welche die Kriterien für eine Ausbuchung nicht erfüllen, führten zum 31. Dezember 2007 zu einem Buchwert an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 226 (2006: 312) Mio. €. Die Verbindlichkeiten, die insgesamt mit nicht ausgebuchten Forderungsverkäufen im Zusammenhang stehen, ergeben sich aus der Anmerkung 23. Diese Forderungen sind als verpfändete Sicherheiten für die damit verbundenen Finanzierungsverbindlichkeiten gestellt.

18. Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden (Potsdamer Platz)

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat am 13. Dezember 2007 dem Verkauf der Grundstücke und Gebäude am Potsdamer Platz an die SEB Gruppe für einen Verkaufspreis von 1,4 Mrd. € zugestimmt. Die Transaktion wurde am 1. Februar 2008 abgeschlossen. Der Konzern erwartet aus dieser Transaktion einen positiven Effekt auf das EBIT von Vans, Buses, Other in Höhe von 0,4 Mrd. €.

Gleichzeitig wurde vom Konzern rund 50% der Büroflächen über eine unkündbare Grundmietzeit bis zum 31. Dezember 2012 zurückgemietet. Durch eine entsprechende Option in den Mietverträgen kann die Mietdauer im Anschluss zweimalig um jeweils fünf Jahre verlängert werden.

In der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2007 wurden die dem Potsdamer Platz zurechenbaren Vermögenswerte und Schulden gesondert als zur Veräußerung bestimmt ausgewiesen. Sie setzen sich auf konsolidierter Basis wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €	
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	
Sachanlagen	920
Sonstige Vermögenswerte	2
	922
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	
Sonstige Rückstellungen und übrige Verbindlichkeiten	26

19. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals.

Das gezeichnete Kapital ist in nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt dem Besitzer ein Stimmrecht auf der Hauptversammlung der Daimler AG sowie ein Gewinnbezugsrecht nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenaus-schüttung.

	2007	2006
Angaben in Millionen Aktien		
Zahl der ausgegebenen Aktien		
Ausgegebene Aktien am 1. Januar	1.028	1.018
Ausübung von Optionsrechten aus Stock-Option-Plänen	36	10
Einziehung eigener Aktien (Aktienrückkaufprogramm)	(50)	-
Ausgegebene Aktien am 31. Dezember	1.014	1.028

Eigene Anteile. Im Jahr 2007 hat Daimler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,5 (2006: 0,7; 2005: 0,7) Mio. Daimler Aktien erworben, von denen 0,5 (2006: 0,7; 2005: 0,7) Mio. an Mitarbeiter ausgegeben wurden.

Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 4. April 2007 wurde Daimler ermächtigt, bis zum 4. Oktober 2008 für bestimmte vordefinierte Zwecke eigene Aktien mit einem auf diese Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von höchstens 267 Mio. € – das sind knapp 10% des derzeitigen Grundkapitals – zu erwerben. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat am 29. August 2007 dem Aktienrückkaufprogramm zugestimmt. Im Zeitraum

zwischen dem 30. August 2007 und dem 20. Dezember 2007 hat die Gesellschaft durch Rückerwerb und Einziehung von insgesamt 50,0 Mio. eigenen Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von ca. 131 Mio. € von der Ermächtigung der Hauptversammlung teilweise Gebrauch gemacht.

Genehmigtes und bedingtes Kapital. Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 9. April 2003 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 8. April 2008 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage um bis zu 500 Mio. € sowie durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Sacheinlage um bis zu 500 Mio. € zu erhöhen. Darüber hinaus ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital 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 Daimler mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 300 Mio. €, nach Maßgabe der festgelegten Bedingungen, zu gewähren.

Die im Rahmen des Stock-Option-Plans 1996 nicht gewandelten Wandelschuldverschreibungen im Nennwert von 0,1 Mio. € wurden nach Ablauf der Wandelanleihe an die Inhaber der Wandelschuldverschreibungen mit Datum 19. Juli 2006 zurückgezahlt.

Aus dem Stock-Option-Plan 2000 waren zum 31. Dezember 2007 29,1 Mio. Optionen mit einem Nennwert von 77 Mio. € noch nicht ausgeübt.

Sonstiges. Nach dem Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden nach dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Daimler AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2007 der Daimler AG eine Dividende von 2.028 Mio. € (2,00 € je Aktie) an die Aktionäre auszuschütten.

Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses 2007 wurde festgestellt, dass das Eigenkapital zum 1. Januar 2005, dem Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS, um 103 Mio. € anzupassen war. Infolgedessen hat Daimler die Gewinnrücklagen zum Beginn des Jahres 2005 sowie zum 31. Dezember 2005 und 2006 entsprechend vermindert. Die Anpassungen sind nicht wesentlich für das Eigenkapital und haben die Ergebnisse der Jahre 2005 und 2006 nicht beeinflusst.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Veränderungen der in den übrigen Rücklagen erfassten Erträge und Aufwendungen:

	Vor Steuern	Steuern	2007 Nach Steuern	Vor Steuern	Steuern	2006 Nach Steuern	Vor Steuern	Steuern	2005 Nach Steuern
Angaben in Millionen €									
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte:									
Im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	(241)	18	(223)	121	(27)	94	272	19	291
Realisierte (Gewinne)/Verluste	(6)	2	(4)	(1)	-	(1)	(303)	45	(258)
Summe zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte:	(247)	20	(227)	120	(27)	93	(31)	64	33
Derivative Finanzinstrumente:									
Im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	2.030	(546)	1.484	2.313	(877)	1.436	(3.608)	1.277	(2.331)
Realisierte (Gewinne)/Verluste	(1.915)	677	(1.238)	(1.899)	722	(1.177)	1.514	(476)	1.038
Summe derivative Finanzinstrumente	115	131	246	414	(155)	259	(2.094)	801	(1.293)
Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	(812)	-	(812)	(1.621)	-	(1.621)	1.974	-	1.974
Summe direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und (Aufwendungen)	(944)	151	(793)	(1.087)	(182)	(1.269)	(151)	865	714
Konzernergebnis			3.985			3.783			4.215
Gesamtertrag der Periode			3.192			2.514			4.929

Im Jahr 2007 sind Minderheitsanteile in der Zeile Summe zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern in Höhe von (3), nach Steuern in Höhe von (2) (2006: -; 2005: vor Steuern 8, nach Steuern 4) Mio. € enthalten. In der Zeile Summe derivative Finanzinstrumente sind im Jahr 2007 Minderheitsanteile vor Steuern von 83 und nach Steuern von 83 (2006: -; 2005: -) Mio. € berücksichtigt. Der Ausweis in Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung beinhaltet Minderheitsanteile in 2007 vor Steuern in Höhe von (12) und nach Steuern in Höhe von (12) (2006: vor Steuern (36), nach Steuern (36); 2005: vor Steuern 7, nach Steuern 7) Mio. €.

20. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2007 über die folgenden Pläne zur aktienorientierten Vergütung: (1) die Performance Phantom Share Pläne (»PPSP«) 2005-2007, (2) den Stock-Option-Plan (»SOP«) 2000 sowie (3) verschiedene Stock Appreciation Rights (»SAR«)-Pläne aus Vorjahren. Der Medium Term Incentive Awards-Plan (»MTI«) 2004-2006 lief Mitte 2007 aus und führte somit nur noch im 1. Halbjahr zu Aufwand. Die SOP 2003 und 2004 werden als aktienorientierte Vergütungsformen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente mit dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt der Planaufgabe angesetzt. PPSP und SAR werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet.

Die PPSP und die MTI werden am Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeiten ausbezahlt; eine vorzeitige, anteilige Auszahlung ist nur unter bestimmten Bedingungen bei Ausscheiden aus dem Konzern möglich. Bei den SAR-Plänen ist die Sperrfrist bei allen Plänen abgelaufen, so dass eine Ausübung grundsätzlich – abhängig vom Überschreiten der Ausübungshürden – jederzeit möglich ist. Die SAR-Pläne wurden mit ihren beizulegenden Zeitwerten zum Bilanzstichtag in der Rückstellung berücksichtigt, die inneren Werte der SARs waren zum Bilanzstichtag null.

Mit der Entkonsolidierung der Chrysler-Aktivitäten stellen die an Chrysler-Mitarbeiter gewährten Rechte keine Verpflichtung aus aktienorientierter Vergütung mehr da. Für die zum 31.12.2007 noch nicht ausbezahlten Rechte wurde im Rahmen der Entkonsolidierung eine Sonstige Rückstellung gebildet.

Im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung ergaben sich in den Gewinn- und Verlustrechnungen sowie in den Bilanzen folgende Effekte (ohne Berücksichtigung von Ertragsteuern):

	Gewinn- und Verlustrechnung Aufwand / (Ertrag)			Rückstellung 31. Dezember	
	2007	2006	2005	2007	2006
Angaben in Millionen €					
PPSP	161	59	30	165	69
MTI	4	.	(25)	-	6
SAR	39	.	(42)	8	8
SOP	24	38	88	-	-
	228	97	51	173	83

Effekte in der Gewinn- und Verlustrechnung aus Rechten des Vorstands:

	Dr. Dieter Zetsche		Günther Fleig		Dr. Rüdiger Grube		Andreas Renschler		Bodo Uebber		Dr. Thomas Weber	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Angaben in Millionen €												
PPSP	5,1	1,2	2,5	0,6	2,5	0,6	2,6	0,6	2,7	0,7	2,5	0,6
MTI	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
SAR	0,1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
SOP	3,0	0,8	1,5	0,4	1,5	0,4	.	0,1	1,2	0,3	0,1	0,3

Die Angaben in der Tabelle stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand. Angaben über die Vergütung im Geschäftsjahr 2007 sind im Vergütungsbericht auf den Seiten 116ff dargestellt.

Performance Phantom Share Pläne. Im Jahr 2007 hat der Konzern, ebenso wie in den Jahren 2006 und 2005, einen »Performance Phantom Share Plan« ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt Daimler bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), welche nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Der Auszahlungsbetrag ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) verdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit von dem Grad der Erreichung bestimmter Konzernkennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Daimler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Die Ermittlung der Zielerreichung basiert auf dem Return on Net Assets und dem Return on Sales im Vergleich zu Benchmarks, die von Wettbewerbern sowie internen Zielgrößen abgeleitet sind.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro verdientem Phantom Share vom Kurs der Daimler-Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Daimler-Aktie den beizulegenden Zeitwert pro Phantom Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den Jahren 2005-2007 anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP richtete sich nach dem Kurs der Daimler-Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades.

Stock-Option-Pläne. Im April 2000 hatte die Hauptversammlung dem Daimler SOP zugestimmt. Dieser Plan sah vor, bezugsberechtigten Mitarbeitern Stock-Options zum Bezug von Daimler-Aktien zu gewähren. Die im Rahmen dieses Plans gewährten Optionen können zu einem vorher festgelegten Referenzpreis je Daimler-Aktie zusätzlich eines Aufschlags von 20% ausgeübt werden. Die Optionen sind je zur Hälfte frühestens zwei bzw. drei Jahre nach Gewährung ausübbar. Nicht ausgeübte Optionen verfallen zehn Jahre nach Gewährung. Liegt der Börsenkurs der Daimler-Aktie bei Ausübung mindestens 20% über dem Referenzpreis, erhält der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20%igen Aufschlags. Aus diesem Plan wurden letztmalig 2004 neue Stock-Options gewährt.

Im Falle von Ausübungen hat Daimler neue Aktien ausgegeben.

Chrysler-Mitarbeiter sind weiterhin berechtigt, im Rahmen der Planbedingungen ihre verdienten Rechte auszuüben. Die Planbedingungen sehen für aktive Mitarbeiter die Ausübungsmöglichkeit innerhalb eines Jahres nach Ausscheiden aus dem Konzern vor, inaktive Mitarbeiter können bis maximal fünf Jahre nach Ausscheiden aus dem Konzern ihre Rechte ausüben. Ausübungen, und die damit verbundene Ausgabe neuer Aktien, führen analog zu Ausübungen von noch im Konzern beschäftigten Mitarbeitern zu einer Kapitalerhöhung. Zum 31. Dezember 2007 entfallen auf die Chrysler-Mitarbeiter noch 4,9 Mio. ausübbar Rechte.

Die Basisdaten des SOP (in Mio. Stück) stellen sich wie folgt dar:

	Referenzpreis	Ausübungspreis	Gewährte Optionen	Bestehende Optionen 31. Dezember 2007	Ausübbar Optionen
Option gewährt im Jahr					
2000	62,30 €	74,76 €	15,2	7,7	7,7
2001	55,80 €	66,96 €	18,7	6,9	6,9
2002	42,93 €	51,52 €	20,0	5,3	5,3
2003	28,67 €	34,40 €	20,5	3,7	3,7
2004	36,31 €	43,57 €	18,0	5,5	5,5

Die Optionen, die im Jahr 2004 an den Vorstand gewährt wurden und für welche der Präsidialausschuss – entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex – bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen eine Begrenzungsmöglichkeit vereinbaren oder sich eine solche Begrenzungsmöglichkeit vorbehalten kann, werden mit dem inneren Wert zum Bilanzstichtag bewertet.

Entwicklung der ausgegebenen Stock-Options:

	2007		2006		2005	
	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	67,1	56,00	79,6	53,92	86,5	52,78
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	(35,7)	53,89	(10,0)	37,06	(5,3)	34,40
Verfallen	.	52,36	(0,2)	43,81	(0,3)	41,42
Abgänge	(2,3)	68,15	(2,3)	67,61	(1,3)	60,13
Noch bestehend am Jahresende	29,1	57,66	67,1	56,00	79,6	53,92
Ausübbar am Jahresende	29,1	57,66	58,8	57,75	52,8	60,82

Der gewichtete durchschnittliche Kurs der Daimler-Aktie bei Ausübung lag bei 65,69 € (2006: 44,99; 2005: 40,08 €).

Stock Appreciation Rights-Pläne. Die in den Jahren 1997 und 1998 an bestimmte Mitglieder des oberen Managements der früheren Daimler-Benz AG gewährte Aktienoptionen mit einer Laufzeit von zehn Jahren und einem Kurssteigerungsziel wurden 1999 in SARs umgewandelt. Alle Konditionen und Bedingungen der 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. Zum 31. Dezember 2007 bestehen hieraus noch 3,2 Mio. ausübbar Rechte.

Im Jahr 1999 hat Daimler einen Stock Appreciation Rights-Plan (»SAR-Plan 1999«) eingeführt, der den Begünstigten das Recht einräumt, ab dem Zeitpunkt der Gewährung in Form einer Barzahlung am Kursanstieg der Daimler-Aktie zu partizipieren. Die unter dem SAR-Plan 1999 gewährten Rechte werden je zur Hälfte nach zwei bzw. drei Jahren ausübbar. Nicht ausgeübte Rechte verfallen nach Ablauf von zehn Jahren. Der Ausübungspreis eines SARs entspricht dem Börsenkurs einer Daimler-Aktie am Tag der Gewährung. Am 24. Februar 1999 gewährte der Konzern 11,4 Mio. SARs zu einem Ausübungspreis von 89,70 € bzw. 98,76 US-\$ für Chrysler-Mitarbeiter, von denen 3,6 Mio. SARs zum 31. Dezember 2007 noch bestehen und ausübbar sind.

Im Rahmen des Vollzugs des Unternehmenszusammenschlusses von Daimler-Benz AG und Chrysler Corporation hat der Konzern im Jahr 1998 einen SAR-Plan eingeführt, auf dessen Basis 22,3 Mio. SARs mit einem Ausübungspreis von 75,56 US-\$ je Stück ausgegeben wurden. Diese ersetzen zuvor bestehende Chrysler Aktienoptionen.

Die SARs werden mit dem beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet und entsprechend ihres beizulegenden Zeitwertes als Rückstellung erfasst.

Der beizulegende Zeitwert der von Daimler ausgegebenen SARs wurde zum Bilanzstichtag auf Basis eines die spezifischen Ausgabekonditionen berücksichtigenden modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells festgelegt. Dabei wurde die historische Volatilität der Daimler-Aktie bezogen auf die erwartete Dauer bis zur Ausübung der einzelnen SAR-Pläne verwendet.

Medium Term Incentive Awards. Daimler gewährte bis zum Jahr 2004 bezugsberechtigten Mitarbeitern MTIs mit einem Zielerreichungszeitraum von drei Jahren. Am Ende des Zielerreichungszeitraums war die in Geld auszubezahlende Vergütung insbesondere vom Grad der Zielerreichung sowie dem Kurs der Daimler-Aktie abhängig. Die Ermittlung der Zielerreichung basierte auf dem Return on Net Assets und dem Return on Sales im Vergleich zu Benchmarks, die von Wettbewerbern sowie internen Zielgrößen abgeleitet wurden.

Der letztmalig im Jahr 2004 gewährte MTI-Plan wurde im Jahr 2007 fällig.

21. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen:

	2007	31. Dezember 2006
Angaben in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen (Pensionspläne)	3.038	4.041
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	790	14.598
Übrige Pensionsverpflichtungen	24	375
	3.852	19.014

Leistungsorientierte Pensionspläne

Bei Daimler haben fast alle Mitarbeiter Pensionszusagen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsorientierte Pläne zu bilanzieren sind. Die Leistungsansprüche sind weitestgehend durch Pensionsfonds abgedeckt. Für die Leistungen im Rahmen dieser 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 Daimler sind unterteilt in inländische und ausländische Pensionspläne. Die ausländischen Pensionspläne betreffen in den Vorjahren hauptsächlich Pensionspläne in den USA. Infolge der Entkonsolidierung der Chrysler-Aktivitäten ergibt sich im Jahr 2007 eine deutliche Reduzierung der Barwerte der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen bzw. der Zeitwerte der Planvermögen. Der Finanzierungsstatus ermittelt sich wie folgt:

	31. Dezember 2007			31. Dezember 2006			31. Dezember 2005		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Millionen €									
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	15.686	13.539	2.147	37.466	14.728	22.738	41.514	15.163	26.351
Abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	(13.774)	(12.073)	(1.701)	(35.176)	(11.542)	(23.634)	(34.348)	(10.590)	(23.758)
Finanzierungsstatus	1.912	1.466	446	2.290	3.186	(896)	7.166	4.573	2.593

In der folgenden Tabelle wird der Finanzierungsstatus zu den in der Konzernbilanz enthaltenen Beträgen übergeleitet:

	31. Dezember 2007			31. Dezember 2006		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Millionen €						
Finanzierungsstatus	1.912	1.466	446	2.290	3.186	(896)
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten versicherungsmathematischen Gewinne/(Verluste)	1.106	1.022	84	1.929	(472)	2.401
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen	-	-	-	(347)	-	(347)
Bilanzbetrag (Saldo)	3.018	2.488	530	3.872	2.714	1.158
Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:						
Übrige Vermögenswerte	(20)	-	(20)	(169)	-	(169)
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.038	2.488	550	4.041	2.714	1.327
Bilanzbetrag (Saldo)	3.018	2.488	530	3.872	2.714	1.158

Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen und der beizulegende Zeitwert der Planvermögen haben sich wie folgt entwickelt:

	2007			2006		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Millionen €						
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zu Beginn des Berichtsjahres	37.466	14.728	22.738	41.514	15.163	26.351
Laufender Dienstaufwand	609	334	275	829	365	464
Zinsaufwand	1.421	651	770	1.872	582	1.290
Beiträge der Teilnehmer des Plans	10	-	10	18	-	18
Versicherungsmathematische Gewinne	(2.354)	(1.728)	(626)	(1.704)	(588)	(1.116)
Nachzuverrechnende Dienstaufwendungen	21	-	21	50	-	50
Plankürzungen	34	(2)	36	136	85	51
Planabgeltungen	(43)	-	(43)	(56)	-	(56)
Geleistete Pensionszahlungen	(1.697)	(597)	(1.100)	(2.247)	(577)	(1.670)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(19.198)	-	(19.198)	-	-	-
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	(583)	153	(736)	(2.946)	(302)	(2.644)
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen am Ende des Berichtsjahres	15.686	13.539	2.147	37.466	14.728	22.738
davon mit Planvermögen	14.503	12.455	2.048	36.281	13.609	22.672
davon ohne Planvermögen	1.183	1.084	99	1.185	1.119	66
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen						
zu Beginn des Berichtsjahres	35.176	11.542	23.634	34.348	10.590	23.758
Erwartete Erträge aus Planvermögen	2.016	862	1.154	2.599	790	1.809
Versicherungsmathematische Gewinne/(Verluste)	8	(233)	241	1.685	209	1.476
Tatsächliche Erträge der Planvermögen	2.024	629	1.395	4.284	999	3.285
Beiträge des Arbeitgebers	645	425	220	1.199	464	735
Beiträge der Teilnehmer des Plans	10	-	10	18	-	18
Planabgeltungen	(14)	-	(14)	(31)	-	(31)
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	(1.585)	(523)	(1.062)	(2.115)	(504)	(1.611)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(21.718)	-	(21.718)	-	-	-
Wechselkursveränderungen und sonstige Veränderungen	(764)	-	(764)	(2.527)	(7)	(2.520)
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen am Ende des Berichtsjahres	13.774	12.073	1.701	35.176	11.542	23.634

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, d. h. der Unterschied zwischen den früheren versicherungsmathematischen Annahmen und den tatsächlichen Entwicklungen, bezogen auf die Verpflichtungen und Planvermögen zum 31. Dezember, können folgender Tabelle entnommen werden:

	31. Dezember		
	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Barwert der Verpflichtungen	154	45	201
Zeitwert der Planvermögen	(238)	1.685	1.629

Planvermögen. Zum 31. Dezember 2007 waren die Planvermögen in breit gestreuten Portfolios angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Das Planvermögen und die Erträge aus Planvermögen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen und für die Aufwendungen der Verwaltung der Pensionspläne vorgesehen. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

	Inländische Planvermögen		Ausländische Planvermögen	
	2007	31. Dezember 2006	2007	31. Dezember 2006
Angaben in % der Planvermögen				
Aktien	53	56	53	62
Festverzinsliche Wertpapiere	35	35	29	24
Alternative Investments	8	4	3	8
Immobilien	2	2	2	5
Sonstiges	2	3	13	1

Alternative Investments umfassen Private Equity & Debt sowie Investments in Rohstoffe und Hedgefonds.

Bewertungsprämissen. Der Stichtag für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Netto-Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen für die Abzinsung, Gehaltssteigerungen sowie langfristige Verzinsung der Planvermögen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren verwendet:

	Inländische Pensionspläne		Ausländische Pensionspläne	
	2007	31. Dezember 2006	2007	31. Dezember 2006
Angaben in %				
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren:				
Abzinsungsfaktoren	5,4	4,5	5,3	5,7
Erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungsraten	3,1	2,5	4,6	4,1

Zur Berechnung der Pensionsaufwendungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

	2007	Inländische Pensionspläne		2007	Ausländische Pensionspläne	
		2006	2005		2006	2005
Angaben in %						
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren:						
Abzinsungsfaktoren	4,5	4,0	4,8	5,7	5,4	5,8
Erwartete langfristige Renditen auf die Planvermögen	7,5	7,5	7,5	8,5	8,5	8,5
Erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungsraten	2,5	3,0	3,0	4,1	4,4	4,5

Abzinsungsfaktoren. Die Abzinsungsfaktoren für die inländischen und ausländischen Pensionspläne werden jährlich zum 31. Dezember auf Basis von erstrangigen, festverzinslichen Industrieanleihen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt.

Erwartete Erträge der Planvermögen. Die langfristig erwarteten Renditen der deutschen und der ausländischen Planvermögen werden aus der Asset Allokation der Planvermögen und den erwarteten Renditen der in den Portfolios enthaltenen Asset-Klassen abgeleitet. Hierzu werden von unseren Anlageausschüssen Renditeprognosen für die relevanten Kapitalmarkt-Indizes von Banken und Vermögensverwaltern herangezogen. Der allokatungsgewichtete Durchschnitt der Renditeprognosen dient als Ausgangspunkt für die Festlegung der erwarteten Renditen der Vermögenswerte der einzelnen Planvermögen.

Daneben betrachtet Daimler die langfristigen, tatsächlichen Erträge der Planvermögen sowie historische Gesamtmarktrenditen bei der Ermittlung der erwarteten Verzinsung, um auch den langfristigen Charakter der Planvermögen angemessen zu berücksichtigen.

Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge).

Die Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge) der fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten setzen sich wie folgt zusammen:

	2007			2006			2005		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Millionen €									
Laufender Dienstzeitaufwand	609	334	275	829	365	464	739	296	443
Zinsaufwand	1.421	651	770	1.872	582	1.290	1.874	588	1.286
Erwartete Erträge aus Planvermögen	(2.016)	(862)	(1.154)	(2.599)	(790)	(1.809)	(2.322)	(673)	(1.649)
Tilgung versicherungsmathematischer (Gewinne)/Verluste	(38)	-	(38)	1	1	-	-	-	-
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	46	-	46	73	-	73	250	-	250
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge)	22	123	(101)	176	158	18	541	211	330
Plankürzungen und Planabgeltungen	21	(2)	23	112	85	27	11	(5)	16
Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge)	43	121	(78)	288	243	45	552	206	346

Erwartete Zahlungen. Für das Jahr 2008 plant der Konzern, Zuwendungen an die Planvermögen für Pensionspläne in Höhe von 0,1 Mrd. € vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen werden im Jahr 2008 voraussichtlich 0,1 Mrd. € betragen.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Bei Daimler beziehen sich die Aufwendungen für beitragsorientierte Pensionspläne überwiegend auf die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung. Im Jahr 2007 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 1,2 (2006: 1,1; 2005: 1,2) Mrd. €.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen

Bestimmte ausländische Tochtergesellschaften, insbesondere Gesellschaften in Nordamerika, gewähren ihren Mitarbeitern nach deren Ausscheiden bei Daimler Zusagen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsorientierte Pläne zu bilanzieren sind. Die Leistungsansprüche der Berechtigten sind nur zu einem geringen Teil durch Fondsvermögen abgedeckt. Die Leistungen im Rahmen dieser Versorgungszusagen können jederzeit modifiziert werden. Infolge der Entkonsolidierung der Chrysler-Aktivitäten ergibt sich im Jahr 2007 eine deutliche Reduzierung der Barwerte der leistungsorientierten Verpflichtungen bzw. der Zeitwerte der Planvermögen.

Finanzierungsstatus. Der Finanzierungsstatus ermittelt sich wie folgt:

	2007	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €			
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	890	17.359	19.275
Abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	(50)	(1.928)	(1.912)
Abzüglich Erstattungsansprüche	(106)	(1.329)	(1.564)
Finanzierungsstatus	734	14.102	15.799

In der folgenden Tabelle wird der Finanzierungsstatus zu den in der Konzernbilanz enthaltenen Beträgen übergeleitet:

	2007	31. Dezember 2006
Angaben in Millionen €		
Finanzierungsstatus	734	14.102
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten versicherungsmathematischen Verluste	(59)	(973)
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten nachzuverrechnenden Dienstzeiterträge	9	140
Bilanzbetrag (Saldo)	684	13.269
Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:		
Übrige Vermögenswerte	(106)	(1.329)
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	790	14.598
Bilanzbetrag (Saldo)	684	13.269

Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen und der beizulegende Zeitwert der Planvermögen haben sich wie folgt entwickelt:

	2007	2006
Angaben in Millionen €		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zu Beginn des Berichtsjahres	17.359	19.275
Laufender Dienstzeitaufwand	170	315
Zinsaufwand	600	983
Beiträge der Teilnehmer des Plans	1	1
Versicherungsmathematische (Gewinne)/Verluste	(396)	226
Nachzuverrechnende Dienstzeiterträge	(11)	(551)
Plankürzungen und Planabgeltungen	(4)	(33)
Geleistete Zahlungen	(495)	(876)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(15.649)	-
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	(685)	(1.981)
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen am Ende des Berichtsjahres	890	17.359
davon mit Planvermögen	392	16.817
davon ohne Planvermögen	498	542
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen		
zu Beginn des Berichtsjahres	1.928	1.912
Erwartete Erträge aus Planvermögen	94	151
Versicherungsmathematische Gewinne	61	86
Tatsächliche Erträge der Planvermögen	155	237
Beiträge des Arbeitgebers	13	5
Beiträge der Teilnehmer des Plans	1	1
Geleistete Zahlungen	(26)	(18)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(1.933)	-
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	(88)	(209)
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen am Ende des Berichtsjahres	50	1.928

In der folgenden Tabelle wird die Entwicklung des Barwerts der Erstattungsansprüche aufgrund des Medicare Act in den USA dargestellt:

	2007	2006
Angaben in Millionen €		
Beizulegender Zeitwert der Erstattungsansprüche zu Beginn des Berichtsjahres	1.329	1.564
Erwartete Erträge aus Erstattungsansprüchen	53	100
Versicherungsmathematische Gewinne/(Verluste)	(112)	106
Tatsächliche Erträge aus Erstattungsansprüchen	(59)	206
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	-	(230)
Erstattungen an Arbeitgeber	(24)	(44)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(1.077)	-
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	(63)	(167)
Beizulegender Zeitwert der Erstattungsansprüche am Ende des Berichtsjahres	106	1.329

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, d. h. der Unterschied zwischen den früheren versicherungsmathematischen Annahmen und den tatsächlichen Entwicklungen, bezogen auf die Verpflichtungen und Planvermögen zum 31. Dezember, können folgender Tabelle entnommen werden:

	2007	2006	31. Dezember 2005
Angaben in Millionen €			
Barwert der Verpflichtungen	(17)	154	255
Zeitwert der Planvermögen	(2)	86	(10)

Planvermögen. Zum 31. Dezember 2007 waren die Planvermögen in breit gestreuten Portfolios angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Das Vermögen und die Erträge der Planvermögen sind ausschließlich für die Zahlungen der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen und für die Aufwendungen der Verwaltung der Pläne vorgesehen.

Bewertungsprämissen. Der Stichtag für die Bewertung der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen sowie der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Netto-Aufwendungen 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:

	2007	31. Dezember 2006
Angaben in %		
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren:		
Abzinsungsfaktoren	6,2	5,9
Steigerungsraten der Gesundheitsfürsorgekosten im folgenden Jahr	8,2	8,3
Langfristige Steigerungsraten der Gesundheitsfürsorgekosten	5,0	5,0

Zur Berechnung der Aufwendungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

	2007	2006	2005
Angaben in %			
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren:			
Abzinsungsfaktoren	5,9	5,7	6,0
Erwartete langfristige Renditen auf die Planvermögen	8,5	8,5	8,5
Steigerungsraten der Gesundheitsfürsorgekosten im Basisjahr	8,3	7,4	8,0
Langfristige Steigerungsraten der Gesundheitsfürsorgekosten	5,0	5,0	5,0

Abzinsungsfaktoren. Die Abzinsungsfaktoren werden jährlich zum 31. Dezember auf Basis von erstrangigen, festverzinslichen Industrielanleihen fristen- und wertkongruent zu den zu leistenden Zahlungen bestimmt.

Erwartete Erträge der Planvermögen. Das Portfolio der Planvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen entspricht im Wesentlichen dem Portfolio der Planvermögen für die Pensionspläne. Deshalb gelten die vorangegangenen Ausführungen zur Ermittlung der erwarteten langfristigen Rendite aus dem Planvermögen bei Pensionsplänen analog auch für die Ermittlung der erwarteten langfristigen Rendite der Planvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen.

Netto-Aufwendungen. Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen der fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten setzen sich wie folgt zusammen:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Laufender Dienstzeitaufwand	170	315	297
Zinsaufwand	600	983	997
Erwartete Erträge aus Planvermögen	(94)	(151)	(144)
Erwartete Erträge aus Erstattungsansprüchen	(53)	(100)	(104)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	13	9	-
Nachzuerrechnende Dienstzeiterträge	(6)	(234)	(220)
Laufende Netto-Aufwendungen	630	822	826
Plankürzungen und Planabgeltungen	12	3	3
Netto-Aufwendungen	642	825	829

22. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellungen für sonstige Risiken entwickelten sich wie folgt:

	Produktgarantien	Verkaufsgeschäfte	Personal- und Sozialbereich	Übrige	Gesamt
Angaben in Millionen €					
Stand 31. Dezember 2006	10.261	4.839	3.812	5.003	23.915
davon kurzfristig	4.536	4.763	1.665	3.150	14.114
davon langfristig	5.725	76	2.147	1.853	9.801
Zuführungen	3.789	4.663	2.014	3.756	14.222
Inanspruchnahmen	(4.203)	(4.711)	(1.759)	(2.586)	(13.259)
Auflösungen	(225)	(177)	(145)	(585)	(1.132)
Aufzinsungen und Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	339	.	111	114	564
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	(3.000)	(3.594)	(868)	(2.262)	(9.724)
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	(363)	(190)	(137)	(495)	(1.185)
Stand 31. Dezember 2007	6.598	830	3.028	2.945	13.401
davon kurzfristig	3.103	819	1.419	1.931	7.272
davon langfristig	3.495	11	1.609	1.014	6.129

Produktgarantien. Daimler gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen umfassen erwartete Kosten, die sich aus der Verpflichtung ergeben, Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen von Kunden zurückzukaufen. Diese Verpflichtungen können verschiedene Ursachen haben, beispielsweise Rechtsstreitigkeiten, die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen in gewissen Ländern sowie Maßnahmen zur Sicherstellung der Kundenzufriedenheit. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken.

Verkaufsgeschäfte. Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften decken erwartete Belastungen für nachträgliche Minderungen bereits erzielter Verkaufserlöse ab. Hierzu zählen noch zu gewährende Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe, die im Berichtsjahr oder früher Vertragspartnern eingeräumt wurden, jedoch erst in den Folgejahren zur Auszahlung gelangen.

Personal- und Sozialbereich. Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Konzerns für Jubiläumsgelder, die Ergebnisbeteiligung tariflicher Mitarbeiter, die variable Vergütung für Führungskräfte sowie Frühpensionierungs- und Altersteilzeitmodelle. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Ergebnisbeteiligung und variable Vergütung führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen.

Übrige. In den Rückstellungen für übrige Risiken werden unter anderem erwartete Aufwendungen für Haftungs- und Prozessrisiken, Verpflichtungen aus der EU-Altautoverordnung und Umweltschutzrisiken ausgewiesen. Diese Position enthält darüber hinaus Rückstellungen für sonstige Steuern und diverse Einzelsachverhalte, die sich keiner anderen Position zuordnen lassen.

23. Finanzierungsverbindlichkeiten

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2007			31. Dezember 2006		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Anleihen	11.003	26.075	37.078	19.383	44.534	63.917
Schuldverschreibungen	112	-	112	11.302	-	11.302
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7.331	5.264	12.595	11.126	7.865	18.991
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	527	3	530	504	104	608
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	3.962	138	4.100	2.962	148	3.110
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	103	10	113	691	426	1.117
Verbindlichkeiten aus »Finance Lease«	62	377	439	62	429	491
Summe Finanzierungsverbindlichkeiten	23.100	31.867	54.967	46.030	53.506	99.536

Daimler veräußert in Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und des Liquiditätsbedarfs bestimmte Umfänge von Forderungen an Dritte. Zum 31. Dezember 2007 betragen die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Übertragung von Forderungen, die als besicherte Kreditaufnahmen bilanziert werden, 1.652 (2006: 22.005) Mio. €. Diese sind in den Anleihen in Höhe von 1.417 Mio. €, in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 147 Mio. € und in den Darlehen und übrigen Finanzierungsverbindlichkeiten in Höhe von 88 Mio. € enthalten.

24. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2007			31. Dezember 2006		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	66	169	235	236	140	376
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	300	-	300	196	-	196
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	1.720	1.221	2.941	2.015	1.326	3.341
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	1.129	1	1.130	1.300	2	1.302
Übrige	5.227	282	5.509	4.622	264	4.886
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.076	1.504	9.580	7.937	1.592	9.529
Summe übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.442	1.673	10.115	8.369	1.732	10.101

Derivative Finanzinstrumente. Für Erläuterungen zu derivativen Finanzinstrumenten siehe Anmerkung 29.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

25. Übrige Verbindlichkeiten

Die übrigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	31. Dezember 2007			31. Dezember 2006		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Steuerverbindlichkeiten für Ertragsteuern	118	103	221	131	96	227
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	1.154	11	1.165	1.387	16	1.403
Summe übrige Verbindlichkeiten	1.272	114	1.386	1.518	112	1.630

26. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung. Der Zahlungsmittelfonds beinhaltet Finanzmittel aus Zweckgesellschaften in Höhe von 42 (2006: 1.326; 2005: 444) Mio. €, die ausschließlich für die Tilgung von entsprechenden Finanzierungsverbindlichkeiten verwendet werden können.

Cash flow aus der Geschäftstätigkeit. Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva setzt sich wie folgt zusammen:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Rückstellungen	(859)	(979)	(1.506)
Finanzinstrumente	(159)	(477)	263
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	1.407	(340)	515
	389	(1.796)	(728)

Im Cash flow aus der Geschäftstätigkeit sind folgende Zahlungsströme enthalten:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Gezahlte Zinsen	(1.541)	(977)	(1.075)
Erhaltene Zinsen	977	716	648
Gezahlte Ertragsteuern (netto)	(1.020)	(1.494)	(700)
Erhaltene Dividenden	69	191	155

Cash flow aus der Investitionstätigkeit. Zum Zeitpunkt der Übertragung sind folgende Vermögenswerte und Schulden der Chrysler-Aktivitäten abgegangen:

Angaben in Millionen €	
Immaterielle Vermögenswerte	2.510
Sachanlagen	16.457
Vermietete Gegenstände	20.240
Vorräte	5.572
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	974
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	35.030
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.085
Übrige Vermögenswerte	3.544
Rückstellungen	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.578
Finanzierungsverbindlichkeiten	20.550
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.549
Übrige Verbindlichkeiten	6.648

Im in der Kapitalflussrechnung ausgewiesenen Mittelzufluss aus der Transaktion in Höhe von 22.594 Mio. € wurden abgehende Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in Höhe von 3.003 Mio. € verrechnet.

Cash flow aus der Finanzierungstätigkeit. Zahlungsströme aus der Sicherung von Fremdwährungsrisiken der Finanzierungsverbindlichkeiten sind im Cash flow aus der Finanzierungstätigkeit berücksichtigt. Der Cash flow aus der Finanzierungstätigkeit enthielt Auszahlungen durch Tilgung von Verbindlichkeiten aus Finance Lease in Höhe von 77 (2006: 80; 2005: 78) Mio. €.

27. Rechtliche Verfahren

Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Diese umfassen z. B. Fahrzeugsicherheit, Emissions- und Kraftstoffverbräuche, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblicher Rechtschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren und Aktionärsklagen. In einigen dieser Verfahren werden angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität, falsche Pedalbedienung, Bremsen oder Aufprallsicherheit vorgebracht. Die teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachten Ansprüche reichen von der Reparatur bzw. dem Austausch der Fahrzeuge oder Schadenersatz für ihren angeblichen Wertverlust bis zu Schadenersatz wegen Sachbeschädigung, Körperverletzung oder Todesfolge. Sofern einzelnen oder mehreren dieser Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch erhebliche Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben.

Die Bundesrepublik Deutschland leitete gegen die Daimler Financial Services AG (ehemals 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. Daimler (ehemals DaimlerChrysler) hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland für unbegründet und setzt sich gegen die Ansprüche entschlossen zur Wehr. Die Klageerwidderung wurde dem Schiedsgericht am 30. Juni 2006 zugestellt. Die Replik der Klägerin wurde dem Schiedsgericht am 15. Februar 2007 zugestellt. Die Duplik der Beklagten wurde dem Schiedsgericht am 1. Oktober 2007 übergeben. Siehe auch Anmerkung 28.

Wie bereits berichtet, führen die U.S.-Börsenaufsichtsbehörde (Securities and Exchange Commission »SEC«) und das U.S.-Justizministerium (Department of Justice »DOJ«) eine Untersuchung wegen möglicher Gesetzesverstöße seitens Daimler (ehemals DaimlerChrysler) gegen die Antibestechungs- und Buchführungsvorschriften sowie die interne Kontrollen betreffenden Vorschriften des U.S.-Foreign Corrupt Practices Act (»FCPA«) durch. Daimler hat dem DOJ und der SEC freiwillig Informationen seiner eigenen internen Untersuchung von bestimmten Konten, Transaktionen und Zahlungen zur Verfügung gestellt, die hauptsächlich

Transaktionen mit Beteiligung staatlicher Stellen betreffen und hat den Behörden entsprechend anhängiger Anordnungen und anderer Auskunftersuchen Informationen bereitgestellt. In Hinblick auf diese Sachverhalte hat es auch Kontakte mit einer deutschen Staatsanwaltschaft gegeben.

Im Zuge der eigenen internen Untersuchung hat Daimler festgestellt, dass in einer Reihe von Jurisdiktionen, primär in Afrika, Asien und Osteuropa, unsachgemäße Zahlungen erfolgt sind. Diese Zahlungen werfen Fragen im Zusammenhang mit den Vorschriften des FCPA, deutschem Recht und den Gesetzen anderer Jurisdiktionen auf. Daimler hat ferner potenzielle Steuerverbindlichkeiten identifiziert und den Steuerbehörden in verschiedenen Jurisdiktionen freiwillig nachträglich angezeigt. Diese Steuerverbindlichkeiten der Daimler AG und bestimmter ausländischer Tochtergesellschaften resultieren aus der falschen Klassifizierung bzw. unterlassenen Buchung von Kommissionen sowie anderer Zahlungen und Aufwendungen. Daimler hat verschiedene Maßnahmen ergriffen, die im Zuge der eigenen Untersuchung identifizierten Sachverhalte anzugehen und zu lösen, um zu vermeiden, dass unsachgemäßes Verhalten erneut auftritt. Diese schließen die Einrichtung einer konzernweiten Compliance-Organisation, die Überprüfung und Überarbeitung von Richtlinien und internen Kontrollprozessen und das Ergreifen von Personalmaßnahmen mit ein.

Daimler 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 weitere Fragen im Zusammenhang mit dem Abschluss der Untersuchung ergeben. Das DOJ oder die SEC könnten die Verhängung von straf- oder zivilrechtlichen Sanktionen, einschließlich Geldstrafen, gegen Daimler und bestimmte Mitarbeiter von Daimler sowie zusätzliche Änderungen in den Geschäftsabläufen und Compliance-Programmen von Daimler verlangen.

Daimler hat zudem festgestellt, dass über mehrere Jahre ein Teil der Steuern hinsichtlich der Vergütung für in das Ausland entsandte Mitarbeiter, nicht korrekt erklärt wurde. Daimler hat freiwillig mögliche, aus diesen Sachverhalten resultierende Steuerverbindlichkeiten den Steuerbehörden in verschiedenen Jurisdiktionen angezeigt 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 2007 nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Es ist auch möglich, dass der Ausgang einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet werden konnten, den Konzern zu Zahlungen zwingt, die am 31. Dezember 2007 weder betragsmäßig noch in Bandbreiten hinreichend genau bestimmbar waren. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Fälle einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens- und Finanzlage von Daimler haben.

28. Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Garantien. Die folgende Tabelle zeigt die zu den Bilanzstichtagen im Zusammenhang mit der Begebung von Garantien (ohne Produktgarantien) berücksichtigten Rückstellungen und Verbindlichkeiten:

	Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen 31. Dezember	
	2007	2006
Angaben in Millionen €		
Finanzgarantien	218	297
Rückkaufverpflichtungen	381	344
Sonstige Garantien	156	121
	755	762

Finanzgarantien. Finanzgarantien 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. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2007 auf 2.340 (2006: 1.207) Mio. €. Der Betrag für das Jahr 2007 enthält bestimmte Finanzgarantien, die der Konzern im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an den Chrysler-Aktivitäten zugunsten von Chrysler gewährt hat. Diese Garantien stehen im Zusammenhang mit den Pensionsverpflichtungen von Chrysler sowie mit sonstigen Zahlungsverpflichtungen der Chrysler-Gruppe. Als Sicherheit für einen Teil dieser Finanzgarantien hat Chrysler eine Einlage auf einem Treuhandkonto geleistet. Für weitere Informationen siehe Anmerkung 2.

Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen stellen Vereinbarungen dar, bei denen der Konzern bestimmte Rückkaufswerte oder Marktwerte von verkauften Fahrzeugen garantiert. Diese Garantien begründen für den Begünstigten das Recht, erworbene Fahrzeuge an den Konzern zurückzugeben; dieses Recht steht im Zusammenhang mit zukünftigen Fahrzeugkäufen oder Dienstleistungen. Zum 31. Dezember 2007 betrug der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus Rückkaufverpflichtungen, für die noch keine Rückstellungen gebildet wurden, 34 (2006: 57) Mio. €. Im Rahmen von Fahrzeugverkäufen gewährte Restwertgarantien, aufgrund derer die sofortige Umsatzrealisierung aus dem Verkauf nicht bilanziert werden kann, sind in diesen Werten nicht berücksichtigt.

Sonstige Garantien. Die sonstigen Garantien beinhalten im Wesentlichen Entschädigungsverpflichtungen hinsichtlich der termin- und qualitätsgerechten Leistungserstellung durch Dritte oder Gewährleistungen aus der Beteiligung an Konsortien. Zum 31. Dezember 2007 betrug der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus sonstigen Garantien, für die noch keine Rückstellungen gebildet wurden, 96 (2006: 165) Mio. €.

Im Jahr 2002 haben unsere Tochtergesellschaft Daimler Financial Services AG (ehemals 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. Daimler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH) (zusammen »Toll Collect«), die restlichen 10% der Anteile hält jeweils Cofiroute.

Laut Betreibervertrag hätte das Mauterhebungssystem spätestens zum 31. August 2003 betriebsbereit sein müssen. Nach einer Verzögerung beim Start des Systems, welche bei Toll Collect zu Umsatzeinbußen und Zahlungen von Verspätungsvertragsstrafen führte, wurde das Mauterhebungssystem am 1. Januar 2005 mit On-Board Units eingeführt, die im Vergleich zu den ursprünglichen Vorgaben über eine geringfügig eingeschränkte Funktionalität verfügten (Phase 1). Am 1. Januar 2006 wurde das Mauterhebungssystem mit voller Funktionalität gemäß Betreibervertrag installiert und in Betrieb genommen (Phase 2). Die Toll Collect GmbH erhielt am 20. Dezember 2005 die Vorläufige Betriebserlaubnis gemäß Betreibervertrag. Toll Collect GmbH erwartet, dass sie die Endgültige Betriebserlaubnis erhalten wird und betreibt das Mauterhebungssystem in der Zwischenzeit auf Basis der Vorläufigen Betriebserlaubnis.

Das Versäumnis, verschiedenen Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag nachzukommen, kann zu Vertragsstrafen, weiteren Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen führen, die im weiteren Verlauf ein erhebliches Ausmaß erreichen können. Die Vertragsstrafen und Vergütungsminderungen sind jedoch in ihrer Höhe wie folgt begrenzt: bis zur Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 150 Mio. € pro Jahr und nach Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 100 Mio. € pro Jahr. Diese Beträge erhöhen sich pro Betriebsjahr um 3%.

Im Juni 2006 begann die Bundesrepublik Deutschland damit, die monatlichen Vorauszahlungen der Betreibervergütung an die Toll Collect GmbH partiell in Höhe von 8 Mio. € mit Forderungen aus Vertragsstrafen aufzurechnen, die bereits Gegenstand des nachfolgend beschriebenen Schiedsverfahrens sind. Als Folge der Aufrechnung könnte es für die Konsortialmitglieder im weiteren Verlauf erforderlich sein, der Toll Collect GmbH weitere Liquidität zuzuführen.

Der Betreibervertrag sieht für sämtliche Streitigkeiten, die mit dem Mauterhebungssystem zusammenhängen, die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts vor. Die Bundesrepublik Deutschland hat ein Schiedsverfahren gegen Daimler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und das Konsortium eingeleitet. Nach der im August 2005 erhaltenen Schiedsklage verlangt die Bundesrepublik Deutschland Schadenersatz einschließlich Vertragsstrafen und Begleichung von Mautausfall, der angeblich durch die Verspätung der Inbetriebnahme des Mautsystems entstanden ist. Vergleiche hierzu auch die Ausführungen in Anmerkung 27.

Jedes Konsortialmitglied (einschließlich Daimler Financial Services AG) hat Garantien für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems abgegeben. Darüber hinaus garantiert die Daimler AG (ehemals DaimlerChrysler AG) Bankkredite zugunsten der Toll Collect GmbH. Diese Garantien, die von gewissen Eintrittsbedingungen abhängig sind, sind nachfolgend beschrieben:

– *Garantie von Bankkrediten.* Die Daimler AG garantiert gegenüber Dritten bis zu einem Höchstbetrag von 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 Daimler AG garantierte Bankkredite, die einen Höchstbetrag von 600 Mio. € vorsahen, abgelöst und durch neue von der Daimler AG garantierte Bankkredite, die einen Höchstbetrag von 230 Mio. € vorsehen, ersetzt.

– *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, Vergütungsmineralierungen oder andere Ereignisse dazu führen, dass die Eigenkapitalquote der Toll Collect GmbH unter das vertraglich vereinbarte Minimum fällt, sind die Konsortialmitglieder verpflichtet, die Toll Collect GmbH finanziell so auszustatten, dass die erforderliche Mindesteigenkapitalquote erreicht wird.

Die Risiken und Verpflichtungen von Cofiroute sind auf den Betrag von 70 Mio. € beschränkt. Daimler Financial Services AG und Deutsche Telekom AG sind gesamtschuldnerisch verpflichtet, Cofiroute von weiteren Ansprüchen freizustellen.

Während die maximale zukünftige Verpflichtung von Daimler aus der Bankgarantie bestimmt werden kann (230 Mio. €), kann das maximale Verlustrisiko aus der Kapitalintakthalteerklärung, welches wesentlich sein könnte, aufgrund der oben beschriebenen Unsicherheiten nicht mit ausreichender Sicherheit eingeschätzt werden. Lediglich die Bankgarantie ist in den obigen Ausführungen und Beträgen zu den Finanzgarantien enthalten.

Verpflichtungen aus Produktgarantien und erweiterten Produktgarantien sind in den obigen Ausführungen nicht enthalten. Informationen zu Produktgarantien können der Anmerkung 22 entnommen werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen. Daimler hat im Rahmen verschiedener Produktionsprogramme mit Lieferanten mehrjährige Lieferverträge über den Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten abgeschlossen. Darüber hinaus ging der Konzern sonstige finanzielle Verpflichtungen im Zusammenhang mit Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen ein. Zum 31. Dezember 2007 betragen die finanziellen Verpflichtungen hieraus 5,0 Mrd. €.

Der Konzern hat weitere sonstige Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und Sachanlagen. Im Geschäftsjahr 2007 wurden Mietzahlungen in Höhe von 817 (2006: 835; 2005: 853) Mio. € aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Verträgen betragen:

	2007	31. Dezember 2006
Angaben in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	323	570
zwischen einem und fünf Jahren	838	1.594
nach mehr als fünf Jahren	1.100	1.162
	2.261	3.326

Zum 31. Dezember 2007 bestanden keine Verpflichtungen aus zukünftigen Zahlungsmittelzuflüssen aus der Untervermietung dieser Produktionsstätten und Sachanlagen an dritte Parteien (2006: 135 Mio. €).

Zudem hat Daimler Kreditzusagen gewährt, die zum 31. Dezember 2007 in einer Höhe von 1,9 (2006: 2,3) Mrd. € nicht in Anspruch genommen worden waren. Der Betrag für das Jahr 2007 enthält eine nachrangige Kreditlinie in Höhe von 1,5 Mrd. US-\$, die der Konzern dem Industriegeschäft der Chrysler Group zur Verfügung gestellt hat (siehe auch Anmerkung 2).

Im Zusammenhang mit der am 1. Februar 2008 erfolgten Veräußerung der Grundstücke und Gebäude am Potsdamer Platz (siehe Anmerkung 18) ging der Konzern langfristige Mietverpflichtungen ein, die in der obigen Tabelle nicht enthalten sind.

29. Finanzinstrumente

a) Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns dar. Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer unabhängigen anderen Partei übernehmen würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikation für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

	31. Dezember 2007 beizulegender Buchwert Zeitwert		31. Dezember 2006 beizulegender Buchwert Zeitwert	
Angaben in Millionen €				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	39.213	39.164	77.169	76.446
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.361	6.361	7.671	7.671
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	15.631	15.631	8.409	8.409
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte ¹	2.344	2.344	7.398	7.398
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	1.613	1.613	1.197	1.197
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge-Accounting einbezogen sind	2.089	2.089	1.293	1.293
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	3.581	3.502	3.044	3.044
Summe finanzielle Vermögenswerte	70.832	70.704	106.181	105.458
Finanzierungsverbindlichkeiten	54.967	55.469	99.536	100.201
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.939	6.939	13.716	13.716
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	300	300	196	196
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge-Accounting einbezogen sind	235	235	376	376
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	9.580	9.580	9.529	9.529
Summe finanzielle Verbindlichkeiten	72.021	72.523	123.353	124.018

¹ Darin enthalten sind zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile, für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar sind (2007: 566 Mio. €; 2006: 656 Mio. €).

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien von IAS 39, stellen sich wie folgt dar:

	2007	31. Dezember 2006
Angaben in Millionen €		
Aktiva		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.361	7.671
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	3.581	3.044
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	25.050	63.231
Kredite und Forderungen	34.992	73.946
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	2.344	7.398
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte ²	1.613	1.197
Passiva		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.939	13.716
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	52.876	77.040
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	9.362	9.232
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	69.177	99.988
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	300	196

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge-Accounting einbezogen sind, sind in der obigen Tabelle nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

- 1 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen in Höhe von 14.163 (2006: 13.938) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
- 2 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. Darin enthalten sind auch derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge-Accounting einbezogen sind.
- 3 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finance Lease in Höhe von 439 (2006: 491) Mio. € sowie Verbindlichkeiten aus der Nicht-Übertragung von Vermögenswerten in Höhe von 1.652 (2006: 22.005) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
- 4 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien in Höhe von 218 (2006: 297) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf der Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Methoden und Prämissen ermittelt.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf der Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2007 bzw. 31. Dezember 2006 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Übrige finanzielle Vermögenswerte.

Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten:

- *Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalanteile.* Die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalanteile wurden anhand der zum 31. Dezember festgestellten Börsenkurse bewertet.
- *Zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile.* Für zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile konnten keine beizulegenden Zeitwerte ermittelt werden, da Börsen- oder Marktwerte aufgrund fehlender aktiver Märkte nicht vorhanden waren. Hierbei handelt es sich um Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen, bei denen infolge nicht zuverlässig bestimmbarer Cash flows auf eine Bewertung mittels Diskontierung von erwarteten Cash flows verzichtet wurde. In diesen Fällen wurde angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.
- *Fremdkapitalanteile.* Fremdkapitalanteile wurden zum überwiegenden Teil mit Börsenkursen zum 31. Dezember bewertet. Zum Teil beruhen die beizulegenden Zeitwerte dieser Anteile auf Bewertungsmodellen, denen Marktdaten zugrunde liegen; für einen Teil der Fremdkapitalanteile wurden die beizulegenden Zeitwerte mittels Bewertungsmodellen ermittelt, die nicht auf Marktdaten basieren.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte beinhalten:

- *Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge-Accounting einbezogen sind.* Für Erläuterungen zu den Währungs- und Zinssicherungskontrakten vergleiche die Ausführungen unter »Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge-Accounting einbezogen sind«. Die beizulegenden Zeitwerte der Sicherungsinstrumente für Aktien wurden mittels Kursnotierungen, gegebenenfalls unter Berücksichtigung von Terminauf- bzw. -abschlägen, oder mittels Optionspreismodellen ermittelt. Hierin enthalten sind auch Sicherungsinstrumente für börsennotierte Beteiligungen, die at equity in den Konzernabschluss einbezogen sind.
- *Handelspapiere (Held-for-Trading).* Die zu beizulegenden Zeitwerten bewerteten Handelspapiere wurden anhand der zum 31. Dezember festgestellten Börsenkurse bewertet.

Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge-Accounting einbezogen sind:

- *Derivative Währungssicherungskontrakte.* Die beizulegenden Zeitwerte von Devisentermingeschäften wurden auf der Basis von aktuellen Referenzkursen unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge bestimmt. Devisenoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen bewertet.
- *Derivative Zinssicherungskontrakte.* Die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps, Zins-/Währungsswaps) wurden auf Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash flows ermittelt; dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Zinsoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen bewertet.

Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte beinhalten:

- *Kurzfristige sonstige Forderungen und kurzfristige Ausleihungen.* Diese Finanzinstrumente werden zu Anschaffungskosten bilanziert. Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass für den überwiegenden Teil die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.
- *Langfristige sonstige Forderungen und langfristige Ausleihungen.* Diese Finanzinstrumente werden mit ihren Barwerten in der Bilanz ausgewiesen. Es wird angenommen, dass die Barwerte den beizulegenden Zeitwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Finanzierungsverbindlichkeiten. Die beizulegenden Zeitwerte der Anleihen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash flows ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet. Aufgrund der kurzen Laufzeiten wird für Schuldverschreibungen und Darlehen unterstellt, dass die Buchwerte dieser Finanzinstrumente näherungsweise den beizulegenden Zeitwerten entsprechen.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten:

- *Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge-Accounting einbezogen sind.* Siehe hierzu die Ausführungen unter »Übrige finanzielle Vermögenswerte«.
- *Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge-Accounting einbezogen sind.* Siehe hierzu die Ausführungen unter »Übrige finanzielle Vermögenswerte«.

Die sonstigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten:

- *Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien.* Bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten wird aufgrund der kurzen Laufzeiten angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen. Die langfristigen Verbindlichkeiten werden grundsätzlich mit ihren Barwerten in der Bilanz ausgewiesen; es wird angenommen, dass die Barwerte den beizulegenden Zeitwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.
- *Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten.* Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

b) Nettogewinne oder -verluste

Die folgende Tabelle stellt die in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Nettogewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten dar (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge-Accounting einbezogen sind):

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	64	469	(516)
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	168	73	975
Kredite und Forderungen	(375)	(326)	(455)
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	13	20	(4)

¹ Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; darin sind auch derivative Finanzinstrumente enthalten, die nicht in ein Hedge-Accounting einbezogen sind.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten beinhalten neben den Ergebnissen aus Marktwertänderungen auch Zinsaufwendungen bzw. -erträge aus diesen Finanzinstrumenten.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten unter anderem Erträge von Beteiligungen sowie realisierte Erfolge aus dem Abgang dieser Anteile. Für weitere Informationen siehe Anmerkung 19.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus Krediten und Forderungen beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen und Zuschreibungen, die in den Umsatzkosten, den Vertriebskosten, dem übrigen Finanzergebnis und dem Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen werden.

c) Gesamtzinsertrag und -aufwand

Die Gesamtzinserträge und -aufwendungen der fortgeführten Aktivitäten für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet wurden, stellen sich wie folgt dar:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Gesamtzinserträge	3.429	3.049	3.447
Gesamtzinsaufwendungen	(2.633)	(2.428)	(2.255)

Qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (inkl. derivativer Finanzinstrumente) sind in Anmerkung 1 enthalten.

d) Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Einsatz von Derivaten. Der Konzern nutzt derivative Finanzinstrumente wie z. B. Zinsswaps und Forward-Rate-Agreements zur Absicherung von Zinsrisiken. Für die Absicherung von Währungsrisiken werden überwiegend Devisentermingeschäfte und Optionen eingesetzt.

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten.

Die nachfolgende Tabelle beinhaltet die beizulegenden Zeitwerte der Sicherungsinstrumente:

	2007	31. Dezember 2006
Angaben in Millionen €		
Fair Value Hedges	76	57
Cash flow Hedges	1.778	860

Fair Value Hedges. Der Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken.

Im Jahr 2007 betragen die Nettoergebnisse aus den Sicherungsinstrumenten 144 (2006: 16; 2005: (143)) Mio. €. Die Nettoergebnisse der dazugehörigen Grundgeschäfte beliefen sich auf (150) (2006: (18); 2005: 139) Mio. €.

Diese Werte beinhalten auch die von der Ermittlung der Hedge-Effektivität ausgeschlossenen Bestandteile der derivativen Finanzinstrumente und die Hedge-Ineffektivitäten.

Cash flow Hedges. Der Konzern designiert Cash flow Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs- und Zinsrisiken.

Während des Jahres 2007 wurden netto unrealisierte Gewinne aus der Bewertung von Derivaten (vor Steuern) in Höhe von 1,9 (2006: 2,3; 2005: Verluste von 3,6) Mrd. € erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. In diesem Zeitraum wurden aus dem Eigenkapital netto Gewinne von 484 (2006: 54; 2005: 421) Mio. € in die Umsatzerlöse und von 14 (2006: 18; 2005: 30) Mio. € in die Umsatzkosten umgliedert. Ferner wurden im Jahr 2007 aus dem Eigenkapital netto Gewinne von 30 (2006: 1.341; 2005: Verluste von 2.782) Mio. € in das Zinsergebnis abgebucht. Im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten sind im Jahr 2007 Gewinne von 2 (2006: -; 2005: 2) Mio. € aus Umgliederungen enthalten. Die erfolgswirksamen Umbuchungen in die Gewinn- und Verlustrechnung beinhalten nicht die Beträge von at equity bilanzierten Unternehmen.

Im Konzernergebnis des Jahres 2007 sind netto Gewinne (vor Steuern) in Höhe von 6 (2006: 4; 2005: netto Verluste von 39) Mio. € aus der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten enthalten, die hedge-ineffektiv waren.

Als Folge der vorzeitigen Beendigung von Cash flow Hedges ergaben sich im Jahr 2007 Erträge von 5 (2006: -; 2005: Aufwendungen von 1) Mio. €.

Voraussichtlich werden während des nächsten Geschäftsjahres 695 Mio. € Nettogewinne, die zum Stichtag im Eigenkapital ausgewiesen werden, in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert. Davon entfallen 317 Mio. € auf assoziierte Unternehmen, deren Ergebnisse in der Zeile Ergebnis aus at equity bewertete Anteilen (netto) enthalten sind.

Die Laufzeiten der Zinssicherungen bzw. Zinswährungssicherungen entsprechen denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Zum 31. Dezember 2007 hat Daimler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 26 Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

30. Risikomanagement

Allgemeine Informationen über Finanzrisiken

Daimler ist Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen ausgesetzt. Auf der Beschaffungsseite bestehen Commodity-Preis-Risiken. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Im Segment Daimler Financial Services ist der Konzern Kreditrisiken ausgesetzt, die mögliche Zahlungsausfälle im Rahmen der Operating Lease-, Finance Lease- und Finanzierungsverträge betreffen. Daimler Financial Services steuert das Kreditrisiko unabhängig davon, ob es sich um einen Operating Lease- oder einen Finance Lease-Vertrag handelt. Aus diesem Grund beziehen sich die Angaben zum Kreditrisiko von Daimler Financial Services auf das gesamte Leasinggeschäft, sofern dies nicht anders kenntlich gemacht ist. Diese Finanzrisiken können die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nachteilig beeinflussen.

Daimler hat interne Richtlinien erlassen, welche Prozesse des Risikocontrolling zum Gegenstand haben sowie den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie des Controlling der Finanzinstrumente beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausgerichtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analysiert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mit Hilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Informationssysteme. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf über den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Daimler verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich für Zwecke des Risikomanagements. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt. Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere Derivate sind in Anmerkung 29 enthalten. Daimler beurteilt seine Finanzrisiken regelmäßig unter Berücksichtigung von Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktueller Marktinformationen.

Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr eines ökonomischen Verlustes, welcher dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Liquide Mittel. Die liquiden Mittel umfassen im Wesentlichen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie als zur Veräußerung verfügbar ausgewiesene Fremdkapitalinstrumente. Im Zusammenhang mit der Anlage von liquiden Mitteln ist der Konzern Verlusten aus Kreditrisiken ausgesetzt, sofern Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren ihre Verpflichtungen nicht erfüllen. Daimler steuert die daraus entstehende Risikoposition durch Diversifizierung der Kontrahenten mittels eines Limitsystems, welches auf der Überprüfung der Finanzkraft jedes Kontrahenten basiert.

Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt. Es entspricht der Risikopolitik des Konzerns, dass der überwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten werden. In geringem Umfang bestehen andere Anlagen von liquiden Mitteln nur insoweit, als diese zur Aufrechterhaltung des operativen Geschäfts in Ländern mit niedrigem Rating oder des laufenden gewöhnlichen Geschäftsbetriebs für notwendig erachtet werden.

Die maximale Risikoposition aus liquiden Mitteln entspricht den Buchwerten dieser Vermögenswerte. Ein geringer Teil der liquiden Mittel ist unmittelbar in verbrieften Instrumenten (Asset-Backed-Transaktionen) angelegt. Des Weiteren sind liquide Mittel auch in Geldmarktfonds mit erstklassigem Rating investiert, die zum Teil auch verbrieft Wertpapiere (Asset-Backed-Securities bzw. Commercial Papers) halten. Als Reaktion auf aktuelle Entwicklungen an den Finanzmärkten hat Daimler Reduzierungen verfügbarer Limits für bestimmte von der Finanzmarktkrise betroffene Kontrahenten vorgenommen.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten von Daimler sind vor allem auf die Absatzunterstützung der Automobilprodukte des Konzerns ausgerichtet. Hieraus resultieren Kreditrisiken, die anhand von definierten Standards, Leitlinien und Prozessen überwacht werden.

Die Überwachung des Kreditrisikos aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten erfolgt auf Basis des kreditrisikobehafteten Portfolios. Das kreditrisikobehaftete Portfolio ist eine interne Steuerungsgröße und wird brutto, vor Kreditrisikoreserven, berichtet. Es beinhaltet sowohl die Forderungen aus Finanzdienstleistungen als auch den Teil des Portfolios an vermieteten Gegenständen (Operating Leases), der Kreditrisiken ausgesetzt ist. Es enthält zudem die Umfänge aus der Händlerbestandsfinanzierung. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen selbst umfassen Ansprüche aus Finance Lease-Verträgen sowie Rückzahlungsansprüche aus Finanzierungsdarlehen. Der kreditrisikobehaftete Teil des Operating Lease-Portfolios wird unter der Position vermietete Gegenstände in der Konzernbilanz berichtet.

Im Jahr 2007 betrug das maximale Kreditrisikoexposure des Konzerns für die Forderungen aus Finanzdienstleistungen 39.213 (2006: 77.169) Mio. €. Für weitere Informationen über die Höhe des Kreditrisikos basierend auf den Nettobuchwerten der Forderungen aus Finanzdienstleistungen vgl. Anmerkung 13.

Des Weiteren ist das Daimler Financial Services Segment Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen ausgesetzt gegenüber Endkunden und Händlern. Zum 31. Dezember 2007 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 835 (2006: 2.458) Mio. € und hatten mehrheitlich eine Laufzeit von unter einem Jahr.

Das Segment Daimler Financial Services hat globale Leitfäden und Richtlinien als Basis für ein effizientes Risikomanagement eingeführt. Gegenstand der Richtlinien sind insbesondere Konzentrationsrisiken, die Einforderung von Sicherheiten sowie das Vorgehen bei unbesicherten Krediten und bei notleidenden Ansprüchen. Die globalen Richtlinien und Regeln stellen Minimalstandards dar, die von allen lokalen Gesellschaften einzuhalten sind. Darüber hinaus haben einzelne Gesellschaften zur Berücksichtigung von lokalen Markt- und rechtlichen Rahmenbedingungen restriktivere Richtlinien und Risikomanagementprozesse implementiert. Die in den Risikomanagement-Grundsätzen enthaltenen Standards für die Identifizierung, Messung, Analyse und Überwachung von Kreditrisiken beinhalten darüber hinaus festgesetzte Limits für die lokalen Gesellschaften und Produkttypen. Dadurch, dass je nach Kundensegment und je nach Produktart unterschiedliche Anforderungen gelten, wird die Wirksamkeit der Richtlinien sichergestellt. Diese Richtlinien sind ein entscheidender Bestandteil für die Steuerung der Kreditrisiken und stellen sicher, dass die Risikotragfähigkeit von Daimler nicht überschritten wird. Änderungen im Marktumfeld und neue Entwicklungen der externen Risikomanagementstandards werden regelmäßig durch Überprüfung und Aktualisierung der internen Richtlinien berücksichtigt. Die Einhaltung der globalen und lokalen Richtlinien wird regelmäßig durch interne Revisoren geprüft.

Im Rahmen der Richtlinien werden mögliche Konzentrationsrisiken in der Position Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegenüber einzelnen Kunden definiert und limitiert. Durch kontinuierliche Portfolioanalysen wird eine rechtzeitige Identifikation und Bewertung von Konzentrationsrisiken sichergestellt. Zum 31. Dezember 2007 betrug die Kreditpositionen der 15 größten Kunden nicht mehr als 3% des Portfolios.

Im Rahmen seiner Finanzdienstleistungsaktivitäten hält der Konzern für jedes Einzelgeschäft entsprechende Kreditsicherheiten. Der Wert der Kreditsicherheit hängt in der Regel vom Betrag des finanzierten Vermögenswertes ab. Im Regelfall werden die finanzierten Fahrzeuge, üblicherweise durch Sicherungsübereignung des Kraftfahrzeugbriefs, als Kreditsicherheit übernommen. Zusätzlich werden folgende Kreditsicherheiten akzeptiert:

- Kundeneinlagen,
- Marktgängige Wertpapiere,
- Immobilien,
- Vorräte,
- Garantien und Bürgschaften.

In Übereinstimmung mit den Kreditstandards von Daimler Financial Services werden die erhaltenen Sicherheiten jährlich bewertet. Darüber hinaus limitiert Daimler Financial Services das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, zum Beispiel durch Anzahlungen von Kunden. Die Verwendung und Höhe dieser Zahlungen hängen von der Risikoklasse des Kreditnehmers und vom finanzierten Gegenstand ab. Zusätzlich wird das Kreditrisiko in einigen Märkten durch das Angebot von Restschuldversicherungen für Privatkunden und Kleinunternehmen gemindert, um zum Beispiel das Todesfallrisiko abzudecken.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung von Privatkunden und Kleinunternehmen Scoringssysteme eingesetzt. Großkunden werden durch interne Ratinginstrumente und, falls verfügbar, mit Hilfe von Informationen externer Kreditagenturen bewertet. Die Ergebnisse des Scorings und Ratings, ebenso wie die Verfügbarkeit von Sicherheiten und von anderen risikomindernden Instrumenten, sind wesentliche Bestandteile der Kreditentscheidung. Die Ratinginstrumente für Großkunden sehen eine Aufteilung der Kreditnehmer in zehn unterschiedliche Ratingklassen vor, wobei zwischen Flottenkunden und Händlern unterschieden wird. Um die Genauigkeit der Risikoklassifizierungsinstrumente sicherzustellen, werden regelmäßige Maßnahmen zur Überwachung, Überprüfung und Anpassung durchgeführt.

Wesentliche Finanzierungsdarlehen und Leasingverträge gegenüber Großkunden werden individuell auf Wertminderungsbedarf untersucht. Ein Darlehen oder ein Leasingvertrag wird wertberichtigt, wenn objektive Hinweise vorliegen, dass der Konzern nicht in der Lage sein wird, alle fälligen Beträge entsprechend den vertraglichen Bedingungen zu vereinnahmen. Der Konzern hat verschiedene Verlustereignisse definiert, die als objektive Hinweise auf die Wertminderung eines Finanzierungsdarlehens oder Leasingvertrags gelten. Zu diesen Verlustereignissen zählt, dass der Vertrag mit einem Großkunden den Status »Kredit auf Watchlist« erhält oder als »Problemkredit« eingestuft wird oder dass die vertraglich vorgesehenen Zahlungen eines Privatkunden oder Kleinunternehmens 30 Tage überfällig werden.

Die überwiegende Mehrheit der Kredite und Leasingforderungen gegenüber Privatkunden und Kleinunternehmen wird zu Gruppen gleichartiger Verträge zusammengefasst und als Gruppe auf Wertminderungsbedarf beurteilt. Mit den verwendeten Beurteilungsverfahren wird die Höhe der Wertberichtigung so bestimmt, dass bereits eingetretene, aber noch nicht dem Einzelvertrag zugeordnete Verluste im Pool abgedeckt werden. Die Verfahren basieren im Allgemeinen auf historischen Daten und berücksichtigen aktuelle ökonomische Bedingungen sowie verhaltensinduzierte Faktoren. In bestimmten hoch entwickelten Märkten werden statistische Methoden verwendet. Sofern bei Krediten oder Leasingforderungen, die einer Gruppenbewertung unterliegen, auf Einzelvertragebene ein Wertminderungsbedarf erkannt wird, werden entweder Maßnahmen zur Wiederinbesitznahme des finanzierten oder verleasteten Gegenstandes oder zur Neuverhandlung des wertgeminderten Vertrages eingeleitet. Da in beiden Fällen eine vorzeitige Beendigung des ursprünglichen Vertrages droht, werden die wertgeminderten Kredite und Leasingforderungen während der Phase der Wiederinbesitznahme oder Neuverhandlung zum geschätzten Wert der Kreditsicherheit bewertet.

Interne Richtlinien zur Durchführung einer Restrukturierungsmaßnahme knüpfen an das Vorliegen von Indikatoren bzw. Kriterien an, die nach der Einschätzung des lokalen Managements weitere Zahlungen in einem Umfang erwarten lassen, so dass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen. Neu verhandelte Verträge, die ansonsten überfällig oder im Wert zu berichtigen wären, repräsentieren einen unbedeutenden Teil des Portfolios.

Daimler Financial Services steuert Kreditrisiken aktiv, um möglichen negativen Wirkungen der gegenwärtig beobachteten U.S. Hypothekenkrise entgegenzuwirken.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus den weltweiten Verkaufsaktivitäten von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen sowie von Ersatzteilen. Das Kreditrisiko beinhaltet das Ausfallrisiko der Kunden, zu denen unter anderem Vertragshändler bzw. Generalvertreter, sonstige Firmenkunden sowie Privatkunden gehören. Daimler steuert Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf Basis von internen Richtlinien.

Im jeweiligen Inlandsgeschäft wird ein Großteil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch verschiedene, gegebenenfalls länderspezifische Sicherungsformen abgesichert. Die Sicherungen umfassen zum Beispiel den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundeneinlagen. Um dem Kreditrisiko vorzubeugen, werden ferner Bonitätsprüfungen von Kontrahenten durchgeführt. Darüber hinaus existieren Prozesse zur laufenden Überwachung von insbesondere ausfallgefährdeten Forderungen.

Im jeweiligen Exportgeschäft beurteilt Daimler ebenfalls die Bonität der Generalvertretungen über einen internen Ratingprozess sowie unter Einbeziehung des spezifischen Länderrisikos. In diesem Zusammenhang werden die Jahresabschlüsse der Generalvertretungen erfasst und ausgewertet.

Bei Generalvertretungen, die nicht über eine ausreichende Bonität verfügen, werden im Regelfall folgende Kreditsicherheiten angefordert:

- erstklassige Exportversicherungen,
- Garantien von OECD-Banken,
- Akkreditive,
- Verpfändungen.

Für das in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen inhärente Risiko werden zudem Wertberichtigungen vorgenommen. Die maximale Risikoposition aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entspricht dem Buchwert dieser Forderungen. Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, mit separatem Ausweis der überfälligen und wertberichtigten Forderungen, können der Anmerkung 17 entnommen werden.

Derivative Finanzinstrumente. Derivative Finanzinstrumente beinhalten Derivate, die entweder in ein Hedge-Accounting einbezogen sind oder einzeln bewertet werden. Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich für Zwecke des Risikomanagements. Ohne deren Verwendung wäre Daimler höheren finanziellen Risiken ausgesetzt. Der Konzern steuert das Kreditrisiko der Derivate durch Diversifizierung der Kontrahenten mittels eines Limitsystems, welches auf der Überprüfung der Finanzkraft jedes Kontrahenten basiert. Die maximale Risikoposition des Konzerns am Bilanzstichtag entspricht dem Buchwert der als finanzielle Vermögenswerte ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente. Die Kontrahenten der derivativen Finanzinstrumente sind vorwiegend international tätige Kreditinstitute. Der Konzern begrenzt sein Ausfallrisiko dadurch, dass Kontrahenten über gute, von externen Ratingagenturen wie Standard & Poor's, Moody's oder Fitch vergebene Kreditratings verfügen. Konzentrationsrisiken gegenüber bestimmten Kontrahenten werden mit einem internen Limitsystem gesteuert und begrenzt.

Sonstige Forderungen und Vermögenswerte. Die maximale Kreditrisikoposition aus sonstigen Forderungen und Vermögenswerten entspricht dem Buchwert dieser Instrumente; Daimler ist aus den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten einem Kreditrisiko in nur geringem Ausmaß ausgesetzt.

Kreditrisiken können ferner aus gegebenen Garantien entstehen, sofern die Partei ihre Verpflichtungen nicht vollständig erfüllt. Angaben zu Garantien und sonstigen finanziellen Verpflichtungen und der daraus bestehenden maximalen Risikoposition enthält Anmerkung 28. Des Weiteren könnte aus der Gewährung einer nachrangigen Kreditlinie an das Industriegeschäft von Chrysler (1,5 Mrd. US-Dollar) ein Kreditrisiko entstehen (siehe auch den folgenden Abschnitt zum Liquiditätsrisiko).

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht im ausreichenden Maß erfüllen kann.

Daimler generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft, externe Finanzierungen und die Verbriefung von Forderungen. Die Mittel dienen vorrangig der Finanzierung des Working Capital sowie von Investitionen und zur Deckung des Finanzbedarfs des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Der Konzern finanziert das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft üblicherweise durch einen hohen Anteil an Fremdkapital und über den Verkauf von Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft (Verbriefungen).

Daimler steuert seine Liquidität, indem der Konzern neben dem Zahlungsmittelzufluss aus dem operativen Geschäft in ausreichendem Umfang liquide Mittel vorhält und Kreditlinien bei Banken unterhält. Die liquiden Mittel umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie kurzfristig liquidierbare Wertpapiere und andere Vermögenswerte. Einige der als liquide Mittel gehaltenen Instrumente unterliegen Marktpreisrisiken, gegen die sich der Konzern üblicherweise mit derivativen Finanzinstrumenten (wie zum Beispiel Zinsswaps, Forward Rate Agreements, Caps, Floors, Futures und Optionen) absichert.

Mit dem Abschluss der Chrysler-Transaktion am 3. August 2007 hat der Konzern 13 Mrd. US-Dollar der globalen Kreditfazilitäten über 18 Mrd. US-Dollar gekündigt. Zum Jahresende 2007 bestanden für den Konzern kurz- und langfristige Kreditlinien von insgesamt 16,6 Mrd. €, von denen 5,1 Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. Diese Kreditlinien beinhalten eine 5-Mrd.-US-Dollar-Kreditfazilität der Daimler AG mit einem Syndikat aus internationalen Banken. Die syndizierte Kreditlinie ermöglicht der Daimler AG eine revolvingende Mittelaufnahme in verschiedenen Währungen in Höhe von bis zu 5,0 Mrd. US-Dollar bis Dezember 2009 und bis zu 4,9 Mrd. US-Dollar für den Zeitraum von Dezember 2009 bis Dezember 2011. Ein Teil dieser 5-Mrd.-US-Dollar-Kreditfazilität dient als Absicherung für Commercial-Paper-Ziehungen.

Darüber hinaus unterhält Daimler eine Vielzahl von weiteren Finanzierungsquellen. Je nach Finanzbedarf und Marktsituation begibt der Konzern Anleihen, Notes und Commercial Papers oder führt Verbriefungen in verschiedenen Währungen durch. Eine negative Entwicklung an den Kapitalmärkten, beispielsweise ausgelöst durch die gegenwärtig unsichere Lage am U.S. Hypothekenmarkt, könnte die Finanzierungskosten des Konzerns erhöhen und seine finanzielle Flexibilität einschränken.

Vor dem Hintergrund der sehr volatilen U.S. Kreditmärkte hat Daimler die Finanzierung der mehrheitlichen Übernahme der Chrysler-Aktivitäten unterstützt. Dazu hat Daimler dem Industriegeschäft von Chrysler eine nachrangige Kreditlinie mit einem Volumen von 1,5 Mrd. US-Dollar zur Verfügung gestellt, die bis spätestens 3. August 2008 zu ziehen ist. Die Laufzeit des Kredits beträgt sieben Jahre (vgl. auch Anmerkung 2).

Das operative Liquiditäts-Management umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns sowie einzelner Konzerngesellschaften gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash flows einbezogen.

Weitere Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält Anmerkung 23.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash flows der Verbindlichkeiten per 31. Dezember 2007 die Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen. Die Übersicht beschreibt den Ablauf der

- undiskontierten Tilgungs- und Zins-Auszahlungen der Finanzierungsverbindlichkeiten,
- undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Netto-Auszahlungen der derivativen Finanzinstrumente,
- undiskontierten Auszahlungen der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
- undiskontierten Auszahlungen der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten ohne Derivate,
- den maximalen Betrag, welcher im Rahmen von unwiderruflich eingeräumten Kreditzusagen des Daimler Financial Services Segmentes sowie der Daimler AG abgerufen werden kann und
- den maximalen Betrag, welcher im Rahmen der Kreditzusage an Chrysler gezogen werden kann.

	Summe	2008	2009	2010	2011	2012	≥ 2013
Angaben in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten	63.256	25.147	14.274	7.736	6.803	1.660	7.636
Derivative Finanzinstrumente	835	441	165	81	89	23	36
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.939	6.937	2	-	-	-	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Derivate	9.580	8.076	1.220	127	64	33	60
Unwiderrufliche Kreditzusagen des Segments Daimler Financial Services und der Daimler AG	889	889	-	-	-	-	-
Kreditzusage an Chrysler	1.019	1.019	-	-	-	-	-
Summe	82.518	42.509	15.661	7.944	6.956	1.716	7.732

Die undiskontierten Auszahlungen dieses Ablaufes unterliegen folgenden Bedingungen:

- Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Die Kundeneinlagen der Mercedes-Benz Bank (vormals DaimlerChrysler Bank) werden gemäß der vertraglichen Fälligkeit gegebenenfalls als im ersten Jahr fällig angenommen, auch wenn ihre ökonomische Fälligkeit später liegen kann.
- Die derivativen Finanzinstrumente umfassen sowohl Derivate mit negativem beizulegendem Zeitwert als auch solche mit positivem beizulegendem Zeitwert. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass sämtliche derivativen Finanzinstrumente und nicht nur diejenigen mit negativem beizulegendem Zeitwert Netto-Auszahlungen für einzelne Zeitbänder haben können.
- Die Zinsauszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf der Basis von Terminzinssätzen ermittelt. Dieses Verfahren entspricht der Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes anderer Finanzinstrumente.

Die vorgehaltene Liquidität, kurz- und langfristige Kreditlinien sowie die Möglichkeit, durch Verbriefungen von Forderungen Mittelzuflüsse zu generieren, geben Daimler eine ausreichende Flexibilität, um den Refinanzierungsbedarf des Konzerns zu decken. Aufgrund der Diversifizierung der Finanzierungsquellen wie auch der liquiden Mittel unterliegt Daimler keinem Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

Finanzmarktrisiken

Daimler ist aufgrund seiner weltweiten Geschäftsaktivitäten Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Der Konzern unterliegt ferner Aktienkursrisiken. Eigenkapitalanteile an Gesellschaften, über die Daimler keinen beherrschenden Einfluss ausübt und welche der Konzern als langfristige Investitionen betrachtet, werden in die Berechnung des Aktienkursrisikos nicht einbezogen. Das Aktienkursrisiko aus übrigen Positionen ist nicht wesentlich. Darüber hinaus ist Daimler Marktpreisrisiken in Form von Warenpreisrisiken aus seiner operativen Geschäftstätigkeit ausgesetzt. Marktpreisrisiken können einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Daimler steuert und überwacht Marktpreisrisiken vorwiegend über seine gewöhnlichen operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten sowie, falls geeignet, über den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Der Konzern beurteilt diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen verfolgt werden.

Die von den Fonds zur Abdeckung der Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen des Konzerns gehaltenen marktsensitiven Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragender Wertpapiere, sind nicht Bestandteil dieser quantitativen und qualitativen Analyse. Weitere Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält Anmerkung 21.

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt Daimler entsprechend den Empfehlungen der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ) Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig die Risikoposition gegenüber Änderungen der Wechselkurse, Zinssätze und Aktienpreise gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein maximaler Verlust berechnet wird. Der Ermittlung des Value-at-Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen,
- Basis der Value-at-Risk-Berechnung ist der Varianz-Kovarianz-Ansatz und
- das Konfidenzniveau beträgt 99% bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Zu Beginn der Value-at-Risk-Ermittlung für das Portfolio aus Finanzinstrumenten des Konzerns wird deren aktueller Marktwert ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie Wechselkurse oder Zinssätze, bestimmt. Auf Basis der erwarteten Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, welche dem RiskMetrics™ Datensatz entnommen sind, werden mögliche Änderungen des Portfoliowertes mit Hilfe des Varianz-Kovarianz-Ansatzes berechnet. Der Varianz-Kovarianz-Ansatz ist eine statistische Methode, um die Gesamtwirkung aller relevanten Marktrisikofaktoren auf den Barwert eines Portfolios zu ermitteln. Die Anwendung des Ansatzes liefert unter der Annahme eines 99%-igen Konfidenzniveaus bei einer Halteperiode von fünf Tagen den Value-at-Risk des Konzerns. Das 99%-ige Konfidenzniveau und die Halteperiode von fünf Tagen bedeuten, dass nur mit einer Wahrscheinlichkeit von 1% der Portfolioverlust nach fünf Tagen größer sein wird als der Betrag des Value-at-Risk.

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

Wechselkursrisiko. *Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken.* Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass das operative Geschäft sowie die berichteten Finanzergebnisse und die Zahlungsströme Risiken aus Wechselkurschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem US-Dollar und dem Euro.

Grundsätzlich hat der Konzern finanzielle Forderungen in fremden Währungen. Allerdings refinanziert Daimler diese Ansprüche gemäß einer internen Richtlinie in den entsprechenden Währungen, so dass für den Konzern daraus kein wesentliches Wechselkursrisiko besteht.

Das Wechselkursrisiko des Konzerns entsteht demgegenüber primär im operativen Geschäft dann, wenn die Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (so genanntes Transaktionsrisiko). Beim Tausch der Umsatzerlöse in die Währung, in der die Kosten anfallen, kann der Fall eintreten, dass nach einer zwischenzeitlichen Währungsabwertung die getauschten Beträge die Kosten nicht mehr decken. Dieses Risiko betrifft vor allem das Segment Mercedes-Benz Cars, bei dem ein größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro entstehen. Das Segment Daimler Trucks ist ebenfalls einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes nur in einem geringeren Ausmaß. Die Bereiche Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses, die Bestandteil von Vans, Buses, Other sind, sind auch direkt einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das jedoch verglichen mit den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks von geringem Ausmaß ist. Über die at equity bewerteten Beteiligungen an der EADS und an Chrysler ist Vans, Buses, Other darüber hinaus einem indirekten Transaktionsrisiko ausgesetzt.

Zahlungseingänge und Zahlungsausgänge gleichen einander in den Segmenten aus, sofern diese in derselben Währung erfolgen. Dadurch kann das Wechselkursrisiko infolge von Umsatzerlösen in einer bestimmten Währung durch Kosten in derselben Währung kompensiert werden, auch wenn die zugrunde liegenden Transaktionen unabhängig voneinander abgeschlossen wurden. Somit unterliegt lediglich die offene Position einem Transaktionsrisiko. Das gesamte Währungsexposure wird zusätzlich durch natürliche Hedges reduziert; derartige Hedges bestehen darin, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft einzelner Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen und damit in Höhe der ausgeglichenen Position keine Absicherungsmaßnahmen nötig sind. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist der Konzern bestrebt, falls sachgerecht, die Auszahlungen in vorzugsweise den Währungen zu erhöhen, in denen Netto-Einzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkung von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) zu reduzieren, bewertet Daimler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Anteil dieses Risikos durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ab. Die Wechselkursrisiken sowie deren Absicherung mit Hilfe von Derivaten werden durch einen Währungsausschuss des Konzerns gesteuert. Der Währungsausschuss besteht aus Mitgliedern der Treasury, der Fahrzeugbereiche sowie des Corporate Controlling. Die Treasury erfasst Wechselkurspositionen und setzt die im Währungsausschuss getroffenen Entscheidungen zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Das Risk Controlling informiert den Konzernvorstand regelmäßig über die von der Treasury auf Basis der Entscheidungen des Währungsausschusses eingeleiteten Maßnahmen.

Der Konzern verwendet ein Referenzmodell, um angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festzulegen. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Zahlungen sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung des Modells soll den Konzern vor ungünstigen Wechselkursänderungen schützen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis des Modells und je nach Markteinschätzung bestimmt der Währungsausschuss den Absicherungszeitraum in der Regel zwischen einem und drei Jahren sowie die durchschnitt-

lichen Absicherungsquoten. Entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken werden die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Zahlungen in der Zukunft liegen. So wies das zentrale Währungsmanagement im Automobilgeschäft am Jahresende 2007 für das Kalenderjahr 2008 eine offene Position in Höhe von 30% der zugrunde liegenden geplanten Cash flows in US-Dollar aus. Am Jahresende 2006 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2007 bei 23%. Der Anstieg dieser Quote im Vergleich zum Vorjahr sowie ein höheres Volumen aus dem operativen Geschäft tragen zu einer deutlich höheren Risikoposition bezüglich der US-Dollar-Cash flows aus dem Automobilgeschäft bei. Dies gilt zum Teil auch für die Risikopositionen des Konzerns gegenüber anderen Weltwährungen.

Die abgesicherte Währungsposition wird durch die Höhe des Bestands der derivativen Währungskontrakte bestimmt. Diese derivativen Finanzinstrumente sind im Wesentlichen Fremdwährungstermingeschäfte sowie Fremdwährungsoptionen. Die Leitlinien von Daimler sehen eine Mischung der Finanzinstrumente je nach Markteinschätzung vor. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value-at-Risk gemessen.

Die folgende Tabelle zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Jahre 2007 und 2006 für das Portfolio dieser derivativen Finanzinstrumente. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Gegengeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten.

	2007				2006			
	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
Angaben in Millionen €								
Wechselkursrisiko	236	236	147	183	208	326	208	261

Der Value-at-Risk der Währungssicherungskontrakte hat sich im Jahresdurchschnitt 2007 gegenüber dem Vorjahr verringert. Die Zunahme des Value-at-Risk zum Jahresende 2007 ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Wechselkursvolatilitäten in der zweiten Jahreshälfte 2007 zurückzuführen.

Effekte aus der Währungsumrechnung (Translationsrisiko). Zahlreiche Tochtergesellschaften von Daimler haben ihren Sitz außerhalb des Euroraumes. Da die Berichtswährung des Konzerns der Euro ist, werden die Erträge und Aufwendungen dieser Tochtergesellschaften im Rahmen der Konsolidierung in Euro umgerechnet. Änderungen der durchschnittlichen Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen können signifikante Umrechnungseffekte verursachen, zum Beispiel in Bezug auf die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (EBIT) und das Konzernergebnis. Im Unterschied zur Wirkung von Wechselkursänderungen im Rahmen des Transaktionsrisikos werden die Cash flows in lokaler Währung durch das Translationsrisiko nicht beeinflusst.

Aufgrund dieser Tochtergesellschaften weist der Konzern bedeutende Vermögenswerte und Verbindlichkeiten außerhalb der Eurozone auf. Diese Vermögenswerte und Verbindlichkeiten lauten auf die lokalen Währungen und befinden sich vornehmlich in der U.S. Holding, Daimler North America Corporation, und in den Financial Services-Gesellschaften. Bei der Umrechnung der Netto-Vermögenswerte in Euro können Wechselkursschwankungen zu Wertänderungen führen. Das Eigenkapital des Konzerns spiegelt diese Änderungen der Netto-Vermögenswerte wider. Das langfristig bestehende Wechselkursrisiko dieser Investitionen wird kontinuierlich ermittelt und beurteilt. Daimler sichert sich gegen dieses Risiko nicht ab. Wechselkursänderungen zwischen dem US-Dollar und dem Euro können sich auch negativ auf die Investitionen des Konzerns in Chrysler auswirken.

Der kombinierte Währungseffekt, welcher sich aus dem Transaktionsrisiko, dem Translationsrisiko sowie den Absicherungsmaßnahmen ergibt, führte in den Jahren 2007 und 2006 zu Ergebnisbelastungen. Falls die gegenwärtige Stärke des Euro gegenüber bestimmten Weltwährungen, insbesondere dem US-Dollar, anhält oder der Euro sogar noch stärker an Wert gewinnt, könnte dies auch die zukünftigen Ergebnisse und Cash flows des Konzerns belasten und, in Bezug auf das Jahr 2008, möglicherweise in einem größeren Ausmaß als in den Jahren 2007 und 2006.

Zinsänderungsrisiko. Daimler hält eine Vielzahl von zinsensitiven Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, um den Liquiditätsanforderungen des täglichen Geschäftes zu begegnen. Der wesentliche Teil der zinsensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von Daimler Financial Services betrieben werden. Die von den Financial Services-Gesellschaften mit Kunden abgeschlossenen Verträge begründen vorwiegend festverzinsliche Forderungen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden die zinstragenden Vermögenswerte grundsätzlich fristenkongruent refinanziert, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In geringem Umfang wird auf eine fristenkongruente Refinanzierung verzichtet, um sich Marktchancen zu erhalten. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko.

Im Hinblick auf die Leasing- und Finanzierungsaktivitäten wird dieses Risiko durch ein Asset-Liability Committee aus Vertretern des Geschäftsfelds, der Treasury und Corporate Controlling gesteuert, indem vierteljährlich für die Financial Services-Gesellschaften auf Landes- bzw. regionaler Ebene Zielvorgaben für die Zinsrisikoposition unter Berücksichtigung der Marktbedingungen festgelegt werden. Treasury Risk Management ist gemeinsam mit den lokalen Financial Services-Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwortlich. Getrennt davon überprüft das Global Portfolio Management von Daimler Financial Services monatlich, inwieweit die im Rahmen des Zielvorgabeprozesses eingegangenen Zinsrisikopositionen mit den Zielvorgaben übereinstimmen.

Um die festgelegten Zielvorgaben in Bezug auf Fälligkeiten und Zinsbindung zu erreichen, setzt der Konzern unter anderem derivative Finanzinstrumente ein, wie Zinsswaps, Forward Rate Agreements, Swaptions sowie Caps und Floors. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristengerechten Gegenüberstellung der Aktiva und Passiva unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung des Industriegeschäfts eingesetzt. Daimler koordiniert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Die folgende Tabelle zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Jahre 2007 und 2006 für die zinsensitiven Finanzinstrumente einschließlich des Finanzdienstleistungsgeschäftes. Dieser Value-at-Risk entspricht dem Risiko aus der Zinsrisikoposition des Konzerns. Das Durchschnittsexposure wurde auf Basis der Quartalsendstände berechnet.

	2007				2006			
	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
Angaben in Millionen €								
Zinsänderungsrisiko	51	54	39	47	32	78	32	48

Der Value-at-Risk der zinsensitiven Finanzinstrumente hat sich am Jahresende 2007 aufgrund steigender Zinsvolatilitäten gegenüber dem Value-at-Risk am Jahresende 2006 erhöht. Die Auswirkungen der Entkonsolidierung der zinsensitiven Finanzinstrumente der Chrysler-Aktivitäten im August 2007 hatte keinen wesentlichen Einfluss auf die Value-at-Risk-Werte des Jahres 2007.

Aktienkursrisiko. Daimler besitzt Anlagen in Aktien und Aktien-derivate. Entsprechend internationalen Bankenstandards bezieht der Konzern Anlagen in Aktien, welche als langfristige Investitionen klassifiziert werden, nicht in die Bewertung des Aktienkursrisikos ein. Aktienderivate, die zur Absicherung von at equity bewerteten Beteiligungen abgeschlossen wurden, sind ebenfalls nicht Bestandteil dieser Analyse. Das Aktienkursrisiko aus übrigen Positionen ist gegenwärtig und war in den Jahren 2007 und 2006 unbedeutend, weshalb der Konzern auf einen separaten Ausweis der Value-at-Risk-Werte für das Aktienkursrisiko verzichtet.

Commodity-Preis-Risiken. Daimler ist Risiken aus der Änderung von Warenpreisen ausgesetzt, die aus dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen.

In geringem Umfang werden auch derivative Finanzinstrumente eingesetzt, um die Warenpreisrisiken vornehmlich aus dem Bezug von Edelmetallen zu reduzieren. Das Risiko aus Commodity-Derivaten war in den Jahren 2007 und 2006 und ist auch gegenwärtig unbedeutend. Infolgedessen wird auf einen Ausweis des Value-at-Risk zu diesen Derivaten verzichtet.

31. Segmentberichterstattung

Daimler hat drei berichtspflichtige Segmente identifiziert, die entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen, Marken, Vertriebswege und Kundenprofile weitgehend eigenständig organisiert und geführt werden.

Im Rahmen der Umfirmierung der DaimlerChrysler AG in Daimler AG hat der Vorstand beschlossen, die Segmente in Mercedes-Benz Cars (bisher Mercedes Car Group), Daimler Trucks (bisher Truck Group), Daimler Financial Services (bisher Financial Services) umzubenennen; Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses sind Segmente, die weiterhin zusammen mit den sonstigen Aktivitäten des Konzerns in Vans, Buses, Other berichtet werden.

Die im Folgenden dargestellten Segmentinformationen beinhalten nicht die auf die aufgegebenen Aktivitäten entfallenden Beträge und spiegeln auch für die Vorjahresangaben entsprechend die fortgeführten Segmente wider. In den Vorjahresangaben sind die Segmentvermögenswerte- und schulden der aufgegebenen Aktivitäten in der Überleitung der Summe der fortgeführten Segmente zu den Konzernbilanzwerten enthalten. Die Investitionen und Abschreibungen der aufgegebenen Aktivitäten sind für alle dargestellten Jahre in der Überleitung zum Konzernwert enthalten.

Mercedes-Benz Cars. In diesem Segment erstrecken sich die Aktivitäten vorwiegend auf die Entwicklung, das Design, die Produktion, die Montage und den Vertrieb von Personen- und Geländewagen der Marken Mercedes-Benz, smart und Maybach sowie entsprechender Ersatzteile und Zubehör.

Daimler Trucks. Dieses Segment beinhaltet vor allem Aktivitäten bezüglich der Entwicklung, dem Design, der Produktion, der Montage und dem Vertrieb von Lastkraftwagen der Marken Mercedes-Benz, Freightliner und Mitsubishi Fuso sowie entsprechender Ersatzteile und Zubehör.

Daimler Financial Services. Die Tätigkeiten in diesem Segment erstrecken sich im Wesentlichen auf die Vermarktung von Dienstleistungen auf den Gebieten der Absatzfinanzierung und dem Leasing von Fahrzeugen sowie der Händlerbestandsfinanzierung und der Versicherungen. Dieses Segment schließt auch die nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung des Konzerns an Toll Collect ein.

Vans, Buses, Other. Hierin enthalten sind alle sonstigen Geschäftstätigkeiten des Konzerns. Es umfasst im Wesentlichen die Transporter- und Omnibusgeschäfte des Konzerns, die unter der Marke Mercedes-Benz (für Busse zusätzlich Setra und Orion; für Transporter zusätzlich Freightliner und Dodge) vertrieben werden, die Immobilienaktivitäten und die nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen an Chrysler und EADS. Bis zur Veräußerung waren die Off-Highway Aktivitäten sowie die Beteiligung an Mitsubishi Motors Corporation (MMC) (vgl. auch die Anmerkungen 2 und 6) ebenfalls Bestandteil von Vans, Buses, Other.

Interne Steuerung und Berichterstattung. Die interne Steuerung und Berichterstattung im Daimler-Konzern basiert auf den in Anmerkung 1 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS.

Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand einer Segmentergebnisgröße, die in unserer internen Steuerung und Berichterstattung als »EBIT« bezeichnet wird.

Die Segmentergebnisgröße EBIT setzt sich zusammen aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz, den Vertriebs-, allgemeinen Verwaltungs-, den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie dem sonstigen betrieblichen Ergebnis, dem Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen und dem übrigen Finanzergebnis.

Erlöse zwischen den Segmenten werden weitgehend zu Preisen berechnet, wie sie auch mit Konzernfremden vereinbart würden.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte. Die Vermögenswerte der Segmente des Industriegeschäfts schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus.

Die Segmentschulden beinhalten grundsätzlich alle Schulden. Die Schulden der Segmente des Industriegeschäfts beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die Informationen in der nachstehenden Tabelle zu den Segmentinvestitionen und den planmäßigen Abschreibungen umfassen die immateriellen Vermögenswerte (ohne Geschäftswerte) und die Sachanlagen (ohne Finance Leases).

Im Hinblick auf die Informationen über geographische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Aktiva werden entsprechend dem Standort der jeweiligen Vermögenswerte angegeben.

Die Segmentinformationen stellen sich für die Geschäftsjahre 2007, 2006 und 2005 wie folgt dar:

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Daimler Financial Services	Vans, Buses, Other	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
Angaben in Millionen €							
2007							
Außenumsatzerlöse	51.175	26.198	8.257	13.769	99.399	-	99.399
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.255	2.268	454	354	4.331	(4.331)	-
Umsatzerlöse gesamt	52.430	28.466	8.711	14.123	103.730	(4.331)	99.399
Segmentergebnis (EBIT)	4.753	2.121	630	1.956	9.460	(750)	8.710
Segmentvermögenswerte	30.070	15.454	62.002	15.563	123.089	12.005	135.094
Segmentsschulden	21.514	9.557	57.612	6.008	94.691	2.173	96.864
Segmentinvestitionen	2.680	1.110	53	266	4.109	1.492	5.601
davon Sachinvestitionen	1.910	766	29	241	2.946	1.301	4.247
Abschreibungen	1.946	608	30	432	3.016	1.130	4.146

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Daimler Financial Services	Vans, Buses, Other	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
Angaben in Millionen €							
2006							
Außenumsatzerlöse	50.219	29.061	7.529	12.413	99.222	-	99.222
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.191	2.728	577	738	5.234	(5.234)	-
Umsatzerlöse gesamt	51.410	31.789	8.106	13.151	104.456	(5.234)	99.222
Segmentergebnis (EBIT)	1.783	1.851	807	1.327	5.768	(776)	4.992
Segmentvermögenswerte	28.323	16.281	60.650	13.998	119.252	98.382	217.634
Segmentsschulden	21.365	9.734	56.505	5.318	92.922	87.366	180.288
Segmentinvestitionen	2.303	1.202	29	395	3.929	3.267	7.196
davon Sachinvestitionen	1.698	912	17	378	3.005	2.869	5.874
Abschreibungen	2.719	841	30	615	4.205	2.964	7.169

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Daimler Financial Services	Vans, Buses, Other	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
Angaben in Millionen €							
2005							
Außenumsatzerlöse	46.724	27.825	7.243	13.417	95.209	-	95.209
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.107	2.097	551	850	4.605	(4.605)	-
Umsatzerlöse gesamt	47.831	29.922	7.794	14.267	99.814	(4.605)	95.209
Segmentergebnis (EBIT)	(787)	1.564	513	1.867	3.157	(284)	2.873
Segmentvermögenswerte	29.798	16.417	58.599	16.662	121.476	106.536	228.012
Segmentsschulden	21.339	10.116	55.005	6.952	93.412	98.643	192.055
Segmentinvestitionen	2.273	1.179	40	910	4.402	3.628	8.030
davon Sachinvestitionen	1.633	979	25	837	3.474	3.006	6.480
Abschreibungen	2.757	788	53	535	4.133	2.756	6.889

Mercedes-Benz Cars. Im Jahr 2007 führte die finanzielle Unterstützung von insolvenzgefährdeten Lieferanten zu einer Belastung des EBIT von 82 Mio. €. Im Jahr 2006 resultierte ein Aufwand von 216 Mio. € aus der sofortigen erfolgswirksamen Erfassung der in diesem Jahr abgeschlossenen Altersteilzeitverträge.

Infolge der Entscheidungen, die Produktion des smart forfour einzustellen bzw. das Geschäftsmodell von smart neu auszurichten, entstanden bei Mercedes-Benz Cars 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 Wertminderung von Vermögenswerten sowie 819 Mio. € bzw. 576 Mio. € auf die Bildung von Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten für Sachverhalte, die bereits zu Zahlungen führten (vgl. Anmerkung 4).

In Zusammenhang mit den Personalabbaumaßnahmen bei Mercedes-Benz Cars 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. € (vgl. Anmerkung 4).

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 EBIT von Mercedes-Benz Cars für das Jahr 2005 enthalten.

Daimler Trucks. Aufgrund der Veräußerung von Immobilien ergab sich im Geschäftsjahr 2007 ein positiver Effekt auf das EBIT von 78 Mio. € (siehe Anmerkung 2). Die Anpassung bestehender Pensionspläne bei MFTBC führte zudem zu einem Ertrag vor Steuern von 86 Mio. € im Jahr 2007.

Im Jahr 2006 belasteten künftige Gesundheitsfürsorgeleistungen (161 Mio. €) sowie die sofortige Berücksichtigung der Auswirkungen der im Jahr 2006 abgeschlossenen Altersteilzeitverträge (134 Mio. €) das EBIT von Daimler Trucks.

Im Jahr 2005 ergab sich infolge der Einigung mit MMC bezüglich zu leistender Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und erforderlichen Rückrufaktionen bei MFTBC ein Ertrag bei Daimler Trucks in Höhe von 276 Mio. €. Ferner waren im Jahr 2005 in Folge des Verkaufs aller wesentlichen Bestandteile unserer amerikanischen Tochtergesellschaft American LaFrance Wertberichtigungen auf Vermögenswerte in Höhe von 87 Mio. € vorzunehmen.

Daimler Financial Services. Im Jahr 2007 betragen die Investitionen in nicht vorratsbezogenes Vermietvermögen 6.093 (2006: 6.955; 2005: 4.778) Mio. €, die zugehörigen planmäßigen Abschreibungen lagen bei 2.283 (2006: 2.453; 2005: 1.981) Mio. €.

Vans, Buses, Other. In den Jahren 2007, 2006 und 2005 ist im EBIT von Vans, Buses, Other das anteilige Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligung an der EADS in Höhe von 13 (2006: (193); 2005: 489) Mio. € enthalten. Zudem sind im EBIT die Ergebniseffekte aus Derivate-Transaktionen im Zusammenhang mit EADS-Anteilen berücksichtigt (vgl. auch Anmerkung 12). Die Bewertung dieser Derivate führte im Jahr 2007 zu Gewinnen von 121 (2006: unrealisierte Gewinnen von 519; 2005: unrealisierte Verluste von 197) Mio. €. Der im Segmentvermögen enthaltene Beteiligungsbuchwert an der EADS betrug im Jahr 2007 3.442 (2006: 4.371; 2005: 4.706) Mio. €.

Ferner beinhaltet der EBIT von Vans, Buses, Other ab dem 4. August 2007 das anteilige Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligung an der Chrysler Holding LLC in Höhe von (377) Mio. €; der im Segmentvermögen enthaltene Beteiligungsbuchwert beträgt 916 Mio. €.

Darüber hinaus führten Veräußerungen von Immobilien in den Jahren 2007 und 2006 zu Erträgen von 73 Mio. € und 271 Mio. €, die im EBIT von Vans, Buses, Other berücksichtigt sind.

Die in der Bilanz ausgewiesenen zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden sind in Vans, Buses, Other enthalten.

Die im Jahr 2006 veräußerten Off-Highway Aktivitäten haben das EBIT des Konzerns mit 266 Mio. € positiv beeinflusst; davon entfielen 253 Mio. € auf Vans, Buses, Other (vgl. Anmerkung 2).

Im Jahr 2005 wirkte sich der Ertrag aus der Veräußerung der Anteile an MMC in Höhe von 692 Mio. € positiv aus. Infolge des Rückkaufs einer Anleihe durch die MTU Aero Engines Holding AG erhöhte sich im Jahr 2005 das EBIT zusätzlich um 53 Mio. € (vgl. Anmerkung 5). Ebenfalls positiv wirkte sich im EBIT von Vans, Buses, Other im Jahr 2005 ein Ertrag von 148 Mio. € aus Wertpapierverkäufen aus.

Überleitungen. Die Überleitungen der Segmentgrößen auf die jeweiligen in den Abschlüssen enthaltenen Größen ergeben sich wie folgt:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	9.460	5.768	3.157
Zentrale Posten	(785)	(847)	(291)
Eliminierungen	35	71	7
Konzern-EBIT	8.710	4.992	2.873
Zinsergebnis	471	(90)	(447)
Ergebnis vor Ertragsteuern	9.181	4.902	2.426
<hr/>			
Summe Segmentvermögenswerte	123.089	119.252	121.476
Vermögenswerte der Chrysler-Aktivitäten	-	86.889	95.740
Vermögenswerte aus Ertragsteuern	1.940	5.436	5.645
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	18.119	13.518	12.756
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	(8.054)	(7.461)	(7.605)
Konzern-Vermögenswerte	135.094	217.634	228.012
<hr/>			
Summe Segmentschulden	94.691	92.922	93.412
Schulden der Chrysler-Aktivitäten	-	74.424	82.695
Schulden aus Ertragsteuern	(218)	(2.151)	(2.735)
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	9.546	21.772	26.005
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	(7.155)	(6.679)	(7.322)
Konzern-Schulden	96.864	180.288	192.055

In der Überleitung werden Themen ausgewiesen, die definitionsgemäß nicht Bestandteil der Segmente sind. Darüber hinaus sind darin nicht allokierte Teile der Konzernzentrale, z. B. aus zentral verantworteten Sachverhalten, enthalten. Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert.

Die Vermögenswerte und Schulden der Chrysler-Aktivitäten entsprechen den für die Segmente verwendeten Definitionen.

Die Überleitung zu den Konzern-Investitionen enthält im Jahr 2007 auch Investitionen der Chrysler-Aktivitäten in Höhe von 1.511 (2006: 3.267; 2005: 3.656) Mio. €. Davon sind im Jahr 2007 1.320 (2006: 2.869; 2005: 3.035) Mio. € auf Sachinvestitionen zurückzuführen. Bei der Überleitung zu den Konzern-Abschreibungen entfallen im Jahr 2007 1.130 (2006: 2.964; 2005: 2.756) Mio. € auf die Chrysler-Aktivitäten.

Die Investitionen in nicht vorratsbezogenes Vermietvermögen der Chrysler-Aktivitäten betragen im Jahr 2007 5.138 (2006: 8.786; 2005: 7.569) Mio. €, die zugehörigen planmäßigen Abschreibungen lagen bei 1.486 (2006: 3.297; 2005: 2.637) Mio. €.

Umsatzerlöse und langfristige Aktiva nach Regionen.

Die Außenumsätze stellen sich wie folgt dar:

	Deutschland	Westeuropa ¹	USA	Sonstige amerikanische Länder	Asien	Sonstige Länder	Daimler- Konzern
Angaben in Millionen €							
2007	22.582	26.707	20.270	7.248	11.851	10.741	99.399
2006	21.652	25.347	24.943	6.542	11.761	8.977	99.222
2005	20.726	23.894	23.930	6.344	12.095	8.220	95.209

¹ ohne Deutschland

Von den langfristigen Aktiva, die die immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Vermieteten Gegenständen umfassen, entfallen 19.542 (2006: 19.628; 2005: 19.682) Mio. € auf Deutschland, 11.819 (2006: 43.184; 2005: 42.989) Mio. € auf die USA und 8.129 (2006: 14.498; 2005: 15.041) Mio. € auf übrige Länder.

32. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement im Daimler-Konzern stellen die »Net Assets« dar. Die Ermittlung der Konzern Net Assets erfolgt über die Segmentvermögenswerte und die Segment-schulden der Geschäftsfelder nach IFRS. Die industriellen Geschäftsfelder sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Geschäftsfeldes Daimler Financial Services erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Kapitalbindung des Konzerns beinhaltet zusätzlich Net Assets aus aufgegebenen Aktivitäten und Ertragsteuern sowie sonstige zentrale Posten und Eliminierungen. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet. Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals und stellen sich wie folgt dar:

Die auf die durchschnittlichen Net Assets des Konzerns anfallenden Kapitalkosten fließen in den »Value Added« ein. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft und damit Wert schafft. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für ihr investiertes Kapital erwarten. Bei der Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Pensionsverpflichtungen des Industriegeschäfts berücksichtigt; darüber hinaus werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds des Industriegeschäfts einbezogen. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz bei 7% nach Steuern. Durch die Abgabe der Mehrheit an den Chrysler-Aktivitäten hat sich die Kapitalstruktur verändert. Zur Optimierung der Kapitalstruktur wurde im August 2007 ein Aktienrückkaufprogramm verabschiedet. Es ist geplant, bis Ende August 2008 insgesamt knapp 10% der ausstehenden Aktien zu einem Gesamtkaufpreis von bis zu 7,5 Mrd. € zu erwerben. Als Folge der Kapitalstrukturänderungen sowie durch Veränderungen in der deutschen Steuergesetzgebung ergibt sich ab dem Jahr 2008 ein Kapitalkostensatz für den Konzern von 8% nach Steuern.

	2007	2006
Durchschnitt in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars	7.831	7.887
Daimler Trucks	6.127	6.762
Daimler Financial Services ¹	4.268	4.200
Vans, Buses, Other	8.804	9.544
Net Assets der Segmente	27.030	28.393
Net Assets aus aufgegebenen Aktivitäten	7.186	12.470
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ²	5.569	8.204
Zentrale Posten und Eliminierungen ²	(598)	(483)
Net Assets Daimler-Konzern	39.187	48.584

¹ Eigenkapital

² Industriegeschäft

33. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert) und das Ergebnis je Aktie (verwässert) berechnet sich auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG wie folgt:

	2007	2006	2005
Werte in Millionen € bzw. Millionen Aktien			
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG – unverwässert	3.979	3.744	4.149
Verwässerungseffekte im Konzernergebnis	-	-	-
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG – verwässert	3.979	3.744	4.149
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – unverwässert			
	1.037,8	1.022,1	1.014,7
Verwässerungseffekt durch Stock-Options	9,5	5,2	3,0
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – verwässert	1.047,3	1.027,3	1.017,7

Stock-Options, die zum Bezug von 7,8 Mio., 46,4 Mio. und 65,7 Mio. Daimler-Aktien berechtigen und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan gewährt wurden, sind nicht in die Berechnung der Ergebnisse je Aktie (voll verwässert) für die Berichtsperioden 2007, 2006 und 2005 einbezogen worden, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der Daimler-Aktie in diesen Perioden lagen.

34. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist für das Jahr 2007 in der folgenden Tabelle dargestellt:

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge im Jahr 2007	Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen im Jahr 2007	Forderungen zum 31. Dezember 2007	Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2007
Angaben in Millionen €				
Assoziierte Unternehmen	504	523	1.275	1.149
Gemeinschaftsunternehmen	306	50	-	-

Die in der Tabelle dargestellten Beziehungen zu den assoziierten Unternehmen entfallen überwiegend auf Geschäftsaktivitäten, die der Konzern mit der Chrysler Holding LLC seit dem 4. August 2007 auf Basis der getroffenen Vereinbarungen zur künftigen Zusammenarbeit und auf Basis der getroffenen Dienstleistungsvereinbarungen getätigt hat. Den Verbindlichkeiten liegen Sachverhalte zugrunde, für die größtenteils Erstattungsansprüche gegenüber Dritten bestehen.

Im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an den Chrysler-Aktivitäten hat der Konzern zugunsten von Chrysler bestimmte Bürgschaften abgegeben bzw. übernommen sowie eine Kreditlinie und eine nachrangige Finanzierung gewährt (vgl. Anmerkung 2). Die Bürgschaften und die Kreditlinien sind in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Wesentliche andere erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns entfallen auf das assoziierte Unternehmen McLaren Group Ltd. Der Konzern überlässt der McLaren Group Ltd. im Rahmen der Formel 1-Aktivitäten Mercedes-Benz Formel 1-Motoren zur Nutzung und unterstützt deren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten. Die Aufwendungen für diese Leistungen beliefen sich im Jahr 2007 auf 0,1 Mrd. €. Zusätzlich besteht zwischen Daimler und McLaren Cars Ltd., einer 100%igen Tochtergesellschaft der McLaren Group Ltd., eine Vereinbarung über die Produktion des Mercedes McLaren Sportwagens SLR. Aus dieser Vereinbarung resultieren im Jahr 2007 Lieferungs- und Leistungsbeziehungen in Höhe von 0,1 Mrd. €.

Die Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen betreffen überwiegend die Liefer- und Leistungsbeziehungen mit Beijing Benz-DaimlerChrysler Automotive Co., Ltd. (»BBDC«). BBDC produziert und vertreibt für den Konzern Mercedes-Benz Fahrzeuge in China. Darüber hinaus hat der Konzern Lizenzgebühren von der Toll Collect GmbH vereinnahmt, die in der obigen Tabelle ebenfalls unter den Beziehungen zu Gemeinschaftsunternehmen ausgewiesen sind. Im Zusammenhang mit seiner 45%igen Eigenkapitalbeteiligung an Toll Collect hat Daimler Garantien ausgegeben, die in der Tabelle nicht enthalten sind (vgl. Anmerkung 28).

Organmitglieder. Der Konzern bezieht im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weltweit Materialien und Dienstleistungen von zahlreichen Lieferanten. Unter diesen Lieferanten befinden sich auch Unternehmen, die eine Verbindung zu Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands der Daimler AG oder deren Tochterunternehmen haben.

Mark Wössner, Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG, erhielt in den Jahren 2007, 2006 und 2005 Mietzahlungen. Im Jahr 2007 erhielt er gemeinsam mit zwei anderen Gesellschaftern 0,9 Mio. € von der Westfalia Van Conversion GmbH, einer 100%igen Tochtergesellschaft des Daimler-Konzerns, für die Vermietung von Grundstücken und Gebäuden (2006 und 2005: 1,0 Mio. €). Der Konzern veräußerte seine Beteiligung an der Westfalia Van Conversion GmbH im Oktober 2007.

Gesellschaften des Daimler-Konzerns unterhalten von Zeit zu Zeit im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit Beziehungen mit Gesellschaften der Lagardère Gruppe. Darunter fallen der Erwerb von Gütern und Dienstleistungen (hauptsächlich Werbung) durch Gesellschaften des Daimler-Konzerns sowie der Verkauf oder die Vermietung von Fahrzeugen oder die Bereitstellung von Finanzdienstleistungen durch Daimler an Gesellschaften der Lagardère Gruppe. Arnaud Lagardère, der im April 2005 Mitglied des Aufsichtsrats wurde, ist persönlich haftender Gesellschafter und Geschäftsführer der Muttergesellschaft der Lagardère Gruppe, Lagardère SCA, einer börsennotierten Gesellschaft.

Im Jahr 2007 entstanden Daimler Kosten in Höhe von 0,7 (2006 und 2005 jeweils 0,8) Mio. US-\$ für Werbung und Marketing-Maßnahmen in einer US-Zeitschrift. Earl G. Graves, ehemaliges Mitglied des Aufsichtsrats, ist Chairman, Chief Executive Officer und alleiniger Anteilseigner der obersten Muttergesellschaft dieser Zeitschrift.

Angaben zur Vergütung von Organmitgliedern enthält die Anmerkung 35.

Anteilseigner. Der Konzern verkauft Fahrzeuge über einen Händler in der Türkei, der auch Mitgesellschafter einer Tochtergesellschaft des Konzerns ist. Der aus dieser Geschäftsbeziehung erzielte Umsatz beläuft sich im Jahr 2007 auf 0,2 Mrd. €.

35. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie Informationen bezüglich des Deutschen Corporate Governance Kodex

Die nachfolgenden Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des Konzernlageberichts ist (vgl. Seite 116ff), individualisiert dargestellt.

Vergütung Vorstand. Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der Daimler 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 7,2 Mio. € (2006: 7,5 Mio. €) auf fixe, d.h. erfolgsunabhängige, 17,0 Mio. € (2006: 9,2 Mio. €) auf kurzfristig variable, d.h. kurzfristig erfolgsbezogene und 5,6 Mio. € (2006: 3,8 Mio. €) auf in Vorjahren gewährte und im Jahr 2007 ausbezahlte variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit mittel- und langfristiger Anreizwirkung. Das entspricht für das Jahr 2007 einer Summe von 29,8 Mio. € (2006: 20,5 Mio. €). Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf das von 4.992 Mio. € auf 8.710 Mio. € angestiegene operative Ergebnis (EBIT) zurückzuführen.

Die im Geschäftsjahr 2007 im Rahmen der Abgabe der Mehrheit an Chrysler ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder hatten darüber hinaus Anspruch auf Auszahlung von zeitanteilig bis zum jeweiligen Ausscheiden erdienten Vergütungen aus der in den Jahren 2006 und 2007 gewährten aktienorientierten Vergütung. Zusätzlich wurden im Zusammenhang mit der Transaktion zwei der ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder erfolgsabhängige Boni und einem weiteren ausgeschiedenen Vorstandsmitglied eine Abfindung gewährt. Der Gesamtwert dieser Sachverhalte liegt bei 19,3 Mio. €.

Dem aktiven Vorstand wurden im Jahr 2007 insgesamt 178.390 virtuelle Aktien im Rahmen der aktienorientierten Vergütung, dem so genannten »Performance Phantom Share Plan«, gewährt (2006: 276.160 virtuelle Aktien). Bei der Zuteilung der virtuellen Aktien wurde der Durchschnittskurs der Daimler Aktie zwischen dem 1. Januar 2007 und dem Tag vor der ersten Sitzung des Präsidialausschusses, in der die Zuteilung festgelegt wurde, herangezogen. Der diesbezügliche Wert im Jahr 2007 betrug 49,26 € je virtueller Aktie. Es handelt sich hierbei nicht um eine im Jahr 2007 zugeflossene Barvergütung. Die Auszahlung erfolgt erst nach vier Jahren. Bis dahin kann sich die Anzahl der virtuellen Aktien bei durchgängiger Tätigkeit im Vorstand in Abhängigkeit von der Erreichung interner und externer Erfolgsziele noch ändern. Weiterhin ist die Auszahlung abhängig von der Höhe des Aktienkurses zum Auszahlungszeitpunkt. Weitere Informationen zur aktienorientierten Vergütung können der Anmerkung 20 entnommen werden.

Die Pensionsverträge der deutschen Vorstandsmitglieder beinhalten bis zum Jahr 2005 Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich in Abhängigkeit von der Dauer der Vorstandstätigkeit als Prozentsatz der Grundvergütung errechnete. Diese Pensionsansprüche blieben bestehen und wurden auf dem damaligen Niveau eingefroren (70% für Dr. Dieter Zetsche, 69% für Günther Fleig, 60% für Dr. Rüdiger Grube und Dr. Thomas Weber sowie 50% für Andreas Renschler und Bodo Uebber). Die Ruhegehaltszahlungen beginnen auf Antrag als Altersleistung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 60. Lebensjahres endet bzw. als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis vor dem 60. Lebensjahr aufgrund von Dienstunfähigkeit endet. Es erfolgt eine jährliche Erhöhung um 3,5%. Ähnlich der Altersversorgung der deutschen Belegschaft ist eine Witwen- und Waisenregelung vorgesehen.

Mit Wirkung zum Beginn des Jahres 2006 wurden diese Pensionsverträge auf ein beitragsorientiertes Altersversorgungssystem umgestellt. Hierbei wird dem Vorstandsmitglied jährlich ein Kapitalbaustein gutgeschrieben. Dieser Kapitalbaustein setzt sich aus einem Beitrag in Höhe von 15% der Summe seiner Grundvergütung und dem tatsächlich erreichten Jahresbonus zusammen, multipliziert mit einem Altersfaktor auf Basis eines Rechnungszinses von derzeit 6%. Dieser Pensionsplan kommt frühestens mit Erreichen des 60. Lebensjahres zur Auszahlung.

Der Dienstzeitaufwand für die im Geschäftsjahr 2007 erdienten Versorgungsansprüche des Vorstands lag bei 2,2 (2006: 4,0) Mio. €.

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

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

Die im Jahr 2007 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 67,9 (2006: 25,1) Mio. €. Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen belaufen sich zum 31. Dezember 2007 auf insgesamt 175,3 (2006: 255,4) Mio. €.

Die Pensionsansprüche ehemaliger Vorstände gegen die Unternehmen der Chrysler-Gruppe, die nach dem Zusammenschluss Teil der Pensionsrückstellungen des DaimlerChrysler-Konzerns waren, sind nach der Abgabe der Mehrheit an den Chrysler-Aktivitäten nicht mehr Teil der Pensionsrückstellungen des Daimler-Konzerns zum 31. Dezember 2007.

Im Jahr 2007 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütung Aufsichtsrat. Die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG lag im Jahr 2007 bei 2,1 (2006: 2,1) Mio. €.

Für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeiten der Mitglieder des Aufsichtsrats, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, wurden in den Jahren 2006 und 2007 keine Vergütungen gewährt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ausschließlich kurzfristig fällige Leistungen. Ausgenommen davon sind die Vergütungen und sonstigen Leistungen der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus ihrem Arbeitsvertrag.

Im Jahr 2007 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

36. Honorare des Abschlussprüfers

Die Honorare des Abschlussprüfers KPMG für Dienstleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

	2007	2006	2005
Angaben in Millionen €			
Prüfungshonorare	63	62	42
Prüfungsnaher Honorare	3	4	11
Steuerberatungshonorare	2	3	5
Übrige Honorare	3	4	4
	71	73	62

37. Zusätzliche Angaben

Konsolidierungskreis. Der Konsolidierungskreis umfasst neben den konsolidierten Tochtergesellschaften, die in der nach § 313 HGB gesondert erstellten Liste des Anteilsbesitzes aufgeführt sind, folgende Zweckgesellschaften:

- Groupement D'Intérêt Economique Spring Rain, Hambach, Frankreich
- Molcasa Vermietungsgesellschaft Objekt Smart mbH, Düsseldorf, Deutschland
- ROSOLA Grundstücksvermietungsgesellschaft m.b.H. & Co. Objekt Peguform KG, Düsseldorf, Deutschland
- Silver Arrow S.A., Luxemburg
- Aozora Trust, Tokio, Japan

Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264b HGB.

Einige Kapitalgesellschaften bzw. Personenhandelsgesellschaften gemäß § 264a HGB, die verbundene konsolidierte Unternehmen der Daimler AG sind und für die der Konzernabschluss der Daimler AG der befreiende Konzernabschluss ist, nehmen die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264b HGB hinsichtlich der Offenlegung ihrer Abschlüsse in Anspruch; die mit * gekennzeichneten Gesellschaften nehmen zusätzlich die Erleichterung hinsichtlich der Erstellung eines Lageberichts in Anspruch:

- American Auto Handels GmbH
- Anlagenverwaltung DaimlerChrysler AG & Co. OHG Berlin
- Auto-Henne GmbH
- CARS Technik & Logistik GmbH
- DaimlerChrysler AG & Co. Finanzanlagen OHG
- DaimlerChrysler AG & Co. Wertpapierhandel OHG
- DaimlerChrysler Banking Service GmbH*
- Daimler Export and Trade Finance GmbH*
- Daimler Financial Services AG*
- DaimlerChrysler Fleet Management GmbH*
- Daimler Potsdamer Platz Management GmbH
- Daimler Real Estate GmbH
- Daimler Insurance Services GmbH*
- DaimlerChrysler Leasing GmbH*
- DaimlerChrysler Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH*
- Daimler Re Brokers GmbH
- Daimler Services Mobility Management GmbH*
- Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH
- DaimlerChrysler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH*
- Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH
- EAS Assekuranz Vermittlungs-Gesellschaft mbH
- EHG Elektroholding GmbH
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft Auto-Henne GmbH & Co. OHG
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler-Benz AG & Co. OHG
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft Henne-Unimog GmbH & Co. OHG
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft Mercedes-Benz AG & Co. OHG
- Henne-Unimog GmbH
- Maschinenfabrik Esslingen AG & Co. OHG
- MDC Equipment GmbH
- Mercedes-AMG GmbH
- Mercedes-Benz Accessories GmbH
- Mercedes-Benz CharterWay GmbH*
- Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH*
- Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH
- Mercedes-Benz Minibus GmbH
- Taunus-Auto-Verkaufs GmbH

Deutscher Corporate Governance Kodex. Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Daimler AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären dauerhaft zugänglich gemacht.

Zehnjahresübersicht ¹

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Werte in Millionen €										
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung:										
Umsatz	130.122	148.243	160.278	150.422	147.408	136.437	142.059	95.209	99.222	99.399
Personalaufwand	25.033	26.158	26.500	25.095	24.163	24.287	24.216	24.650	23.574	20.256
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	6.540	7.438	7.241	5.848	5.942	5.571	5.658	3.928	3.733	4.148
davon aktiviert	-	-	-	-	-	-	-	591	715	990
Operating Profit / EBIT ¹	8.593	11.012	9.752	(1.346)	6.827	5.686	5.754	2.873	4.992	8.710
Operating Profit / EBIT ¹ in % des Umsatzes	6,6%	7,4%	6,1%	(0,9%)	4,6%	4,2%	4,1%	3,0%	5,0%	8,8%
Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentliches Ergebnis	7.697	9.473	4.280	(1.703)	6.439	596	3.535	2.426	4.902	9.181
Net Operating Income / Net Operating Profit ¹	5.829	6.552	8.796	332	6.116	1.467	3.165	4.834	4.032	4.123
in % der Net Assets (RONA)	11,6%	12,3%	14,8%	0,5%	9,4%	2,5%	5,7%	10,0%	8,3%	10,5%
Konzernergebnis	4.820	5.746	7.894	(593)	5.098	448	2.466	4.215	3.783	3.985
Konzernergebnis je Aktie (€)	5,03	5,73	7,87	(0,59)	5,06	0,44	2,43	4,09	3,66	3,83
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€)	4,91	5,69	7,80	(0,59)	5,03	0,44	2,43	4,08	3,64	3,80
Dividendensumme	2.356	2.358	2.358	1.003	1.519	1.519	1.519	1.527	1.542	2.028
Dividende je Aktie (€)	2,35	2,35	2,35	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	2,00
Dividende und Steuergutschrift ² je Aktie (€)	3,36	3,36	3,36	-	-	-	-	-	-	-
Aus der Bilanz:										
Sachanlagen	29.532	36.434	40.145	41.180	36.285	32.933	34.017	35.295	32.747	14.650
Vermietete Gegenstände	14.662	27.249	33.714	36.002	28.243	24.385	26.711	34.236	36.949	19.638
Sonstige langfristige Vermögenswerte	-	-	-	-	-	-	-	76.200	67.507	38.575
Vorräte	11.796	14.985	16.283	16.754	15.642	14.948	16.805	19.699	18.396	14.086
Liquide Mittel	19.073	18.201	12.510	14.536	12.439	14.296	11.666	8.063	8.409	15.631
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	-	-	-	-	-	-	-	54.519	53.626	32.514
Bilanzsumme	136.149	174.667	199.274	207.616	187.527	178.450	182.872	228.012	217.634	135.094
Eigenkapital	30.367	36.060	42.422	38.928	35.076	34.486	33.522	36.060	37.346	38.230
davon: Gezeichnetes Kapital	2.561	2.565	2.609	2.609	2.633	2.633	2.633	2.647	2.673	2.766
Eigenkapitalquote	20,6%	19,3%	20,1%	18,3%	17,9%	18,5%	17,5%	15,1%	16,5%	26,8%
Langfristige Schulden	-	-	-	-	-	-	-	96.823	90.452	47.924
Kurzfristige Schulden	-	-	-	-	-	-	-	95.129	89.836	48.940
Nettoliquidität im Industriegeschäft	14.224	12.180	1.330	(4.768)	380	1.774	2.193	8.016	9.861	12.912
Net Assets im Jahresdurchschnitt	50.062	53.174	59.496	66.094	65.128	59.572	55.885	48.313	48.584	39.187

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Werte in Millionen €										
Aus der Kapitalflussrechnung:										
Investitionen in Sachanlagen	8.155	9.470	10.392	8.896	7.145	6.614	6.386	6.480	5.874	4.247
Investitionen in Vermietete Gegenstände	10.245	19.336	19.117	17.951	17.704	15.604	17.678	12.432	15.811	11.231
Abschreibungen	-	-	-	-	-	-	-	12.004	12.944	8.010
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ³	16.681	18.023	16.017	15.944	15.909	13.826	11.060	11.032	14.337	13.088
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ³	(23.445)	(32.110)	(32.709)	(13.287)	(10.839)	(13.608)	(16.682)	(10.237)	(15.857)	20.537

Börsenkennzahlen:

Jahresendkurs Frankfurt (€)	83,60	77,00	44,74	48,35	29,35	37,00	35,26	43,14	46,80	66,50
New York (US \$)	96,06	78,25	41,20	41,67	30,65	46,22	48,05	51,03	61,41	95,63
Durchschnittl. Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	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	1.037,8
Durchschnittl. Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	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	1.047,3

Rating:

Langfristiges Credit Rating										
Standard & Poor's	A+	A+	A	BBB+	BBB+	BBB	BBB	BBB	BBB	BBB+
Moody's	A1	A1	A2	A3	A3	A3	A3	A3	Baa1	A3
Fitch	-	-	-	-	-	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	A-
DBRS	-	-	-	-	-	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)

Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)

433.939	463.561	449.594	379.544	370.677	370.684	379.019	296.109	277.771	271.704
---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	----------------

1 Werte für die Jahre 1998 bis 2004 nach US-GAAP, ab 2005 nach IFRS.

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.

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 Daimler AG wird vom deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht sowie von internationalen Kapitalmarktgesetzen und Börsenzulassungsregeln bestimmt.

CSR – Corporate Social Responsibility. Sammelbegriff für die von Unternehmen wahrgenommene gesellschaftliche Verantwortung, die ökonomische, ökologische und soziale Aspekte einbezieht.

EBIT. Das EBIT (Earnings before Interest and Taxes) stellt die operative Ergebnisgröße vor Steuern dar (vgl. S. 44 ff.).

Equity-Methode. Methode zur Bilanzierung und Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie gegebenenfalls an Gemeinschaftsunternehmen und an Konzernunternehmen, die nicht vollständig konsolidiert werden.

Fair Value. Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Parteien ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

Goodwill. Der Betrag, um den die Anschaffungskosten einer Unternehmensakquisition die Summe der Zeitwerte der einzelnen identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt, wird als Geschäftswert angesetzt.

IFRS – International Financial Reporting Standards. Die IFRS sind ein Regelwerk von Standards und Interpretationen zur externen Rechnungslegung und Berichterstattung von Unternehmen, die von einem unabhängigen privaten Gremium, dem International Accounting Standards Board (IASB), entwickelt werden.

Integrity Code. Unsere Verhaltensrichtlinie (Integrity Code) gilt seit 1999 und wurde im Jahr 2003 überarbeitet und erweitert. Sie stellt einen verbindlichen Handlungsrahmen für alle Beschäftigten weltweit dar.

Kapitalkosten. Die Kapitalkosten ergeben sich als Produkt aus durchschnittlich gebundenem Kapital und Kapitalkostensatz. Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab (vgl. S. 47).

Konsolidierungskreis. Der Konsolidierungskreis bezeichnet die Summe aller in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften.

Net Assets. Die Net Assets stellen das gebundene Kapital des Konzerns sowie der industriellen Geschäftsfelder dar. Die für Daimler Financial Services relevante Kapitalbasis ist das Eigenkapital (vgl. S. 47 ff.).

Net Operating Profit. Das Net Operating Profit stellt die für die Erfolgsmessung des Konzerns relevante operative Ergebnisgröße nach Steuern dar.

Rating. Einschätzung der Bonität eines Unternehmens, die durch Ratingagenturen vergeben wird.

ROE – Return on Equity. Zur Beurteilung der Rentabilität von Daimler Financial Services wird auf die Eigenkapitalrendite (ROE) abgestellt. Der ROE ist definiert als Quotient aus EBIT und Eigenkapital.

Stichwortverzeichnis

ROS – Return on Sales. Zur Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder wird auf die Umsatzrendite (ROS) abgestellt. Die Umsatzrendite ist definiert als Quotient aus EBIT und Umsatz.

Sarbanes-Oxley Act. Der Sarbanes-Oxley Act wurde im Jahr 2002 in den USA erlassen. Als Folge wurden weitere Regelungen zum Schutz der Anleger geschaffen. Diese erweitern unter anderem die Verantwortlichkeiten des Managements und des Prüfungsausschusses. Insbesondere die Anforderungen an die Genauigkeit und Vollständigkeit von veröffentlichten finanzwirtschaftlichen Informationen werden durch das Regelwerk verschärft; außerdem werden Offenlegungs- und Prüfungspflichten erweitert.

Value-at-Risk. Misst für ein gegebenes Portfolio den potenziellen künftigen Verlust (bezogen auf den Marktwert), der in einer bestimmten Periode und mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit nicht überschritten wird.

Value Added (Wertbeitrag). Der Value Added gibt an, um wie viel die operative Ergebnisgröße die Kapitalkosten übersteigt. Bei einem positiven Value Added liegt die Kapitalrendite über dem Kapitalkostensatz (vgl. S. 47 ff).

Absatz	41, 82, 86, 92
Aktie	26 ff
Aktienrückkauf	27, 34
Bestätigungsvermerk	135
Brennstoffzelle	96 ff, 56
Cash Flow	59 ff
Change-of-Control	35
CO ₂ -Reduzierung	96 ff
Code of Ethics	112
Compliance	114 f
CORE	82, 36
Corporate Governance	108 ff
Dividende	52
EADS	93, 38 f, 160 f
EBIT	44 ff
Eigenkapital	65, 167
Equity-Methode	160
Ergebnis je Aktie (EPS)	28, 198
Ertragslage	44 ff
Finanzergebnis	51, 152
Global Excellence	88 f
Geschäftswerte	156 f
Hauptversammlung	28 f
Hybrid	96 ff, 89, 93
Integrity Code	112
Investitionen	62, 78
Investor Relations	29
Konsolidierungskreis	141 f
Konzernergebnis	51
Latente Steuern	154 f
Net Assets	47 ff
Pensionsverpflichtungen	170 ff
Portfolioveränderungen	38 f, 148 f
Qualität	82, 92
Rating	63
ROE - Return on Equity	48
ROS - Return on Sales	48
Scorecard	36
Segmentberichterstattung	193 ff
Strategie	36 f
Umsatz	43, 33, 150
Verbindlichkeiten	65, 177 f
Vergütungssystem	116 ff, 168 ff, 199 f
Wertbeitrag	47 ff

Internationale Konzernrepräsentanzen

Ägypten, Kairo

Tel. +20 2 529 9110
Fax +20 2 529 9103

Argentinien, Buenos Aires

Tel. +54 11 4808 8719
Fax +54 11 4808 8702

Australien, Melbourne

Tel. +61 39 566 9104
Fax +61 39 566 9110

Belgien, Brüssel

Tel. +32 2 23311 33
Fax +32 2 23311 80

Brasilien, Sao Paulo

Tel. +55 11 4173 7171
Fax +55 11 4173 7118

Bulgarien, Sofia

Tel. +359 2 919 8811
Fax +359 2 945 4818

China, Hong Kong

Tel. +86 10 6598 3388
Fax +86 10 6590 6265

China, Peking

Tel. +86 10 6590 6227
Fax +86 10 6590 6337

Dänemark, Kopenhagen

Tel. +45 3378 5520
Fax +45 3378 5525

Deutschland, Berlin

Tel. +49 30 2594 1100
Fax +49 30 2594 1109

Frankreich, Paris

Tel. +33 1 39 23 5400
Fax +33 1 39 23 5442

Griechenland, Kifissia

Tel. +30 210 629 6700
Fax +30 210 629 6710

Großbritannien,

Milton Keynes
Tel. +44 190 8245 800
Fax +44 190 8245 802

Indien, Pune

Tel. +91 20 2750 5800
Fax +91 20 2750 5951

Indonesien, Jakarta

Tel. +62 21 3000 3600
Fax +62 21 8689 9103

Iran, Teheran

Tel. +98 212 204 6047
Fax +98 212 204 6126

Israel, Tel Aviv

Tel. +972 9 957 9091
Fax +972 9 957 6872

Italien, Rom

Tel. +39 06 4144 2405
Fax +39 06 4121 9097

Japan, Tokio

Tel. +81 3 5572 7172
Fax +81 3 5572 7126

Kanada, Toronto

Tel. +1 416 847 7500
Fax +1 416 425 0598

Korea, Seoul

Tel. +82 2 2112 2555
Fax +82 2 2112 2644

Kroatien, Zagreb

Tel. +385 1 344 1251
Fax +385 1 348 1258

Malaysia, Kuala Lumpur

Tel. +603 2246 8811
Fax +603 2246 8812

Mazedonien, Skopje

Tel. +389 2 2580 000
Fax +389 2 2580 401

Mexico, Mexico City

Tel. +52 722 279 2400
Fax +52 722 279 2493

Niederlande, Utrecht

Tel. +31 3024 7 1259
Fax +31 3024 7 1610

Polen, Warschau

Tel. +48 22 312 7200
Fax +48 22 312 7201

Rumänien, Bukarest

Tel. +40 21 2004 501
Fax +40 21 2004 670

Russland, Moskau

Tel. +7 495 745 2616
Fax +7 495 745 2614

Singapur, Singapur

Tel. +65 6849 8321
Fax +65 6849 8493

Slowakei, Bratislava

Tel. +42 1 2492 4909
Fax +42 1 2492 4919

Spanien, Madrid

Tel. +34 91 484 6161
Fax +34 91 484 6019

Südafrika, Pretoria

Tel. +27 12 677 1502
Fax +27 12 666 8191

Taiwan, Taipeh

Tel. +886 2 2715 9696
Fax +886 2 2719 2776

Thailand, Bangkok

Tel. +66 2676 6222
Fax +66 2676 5550

Tschechien, Prag

Tel. +42 0 2710 77700
Fax +42 0 2710 77702

Türkei, Istanbul

Tel. +90 212 867 3330
Fax +90 212 867 4440

Ungarn, Budapest

Tel. +36 1 887 7002
Fax +36 1 887 7001

USA, Washington

Tel. +1 202 414 6746
Fax +1 202 414 6790

Vereinigte Arabische

Emirate, Dubai

Tel. +97 14 8833 200
Fax +97 14 8833 201

Vietnam, Ho-Chi-Minh-Stadt

Tel. +848 8958 710
Fax +848 8958 714

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 Daimler AG und Berichte an die US-Börsenaufsicht SEC abrufbar. Darüber hinaus finden Sie aktuelle Meldungen, Präsentationen, diverse Kennzahlen-Übersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote.

www.daimler.com/investor

Publikationen für unsere Aktionäre:

- Geschäftsbericht (deutsch, englisch)
- Form 20-F (englisch)
- Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal (deutsch und englisch)
- Nachhaltigkeitsberichte (Fakten und Magazin) (deutsch und englisch)

www.daimler.com/ir/berichte

Der nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellte Jahresabschluss der Daimler AG sowie der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellte Konzernabschluss, die beide von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden sind, wurden beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers eingereicht und im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Die genannten Informationen können angefordert werden bei:
Daimler AG, Investor Relations, HPC E409, 70546 Stuttgart

Außerdem steht zur Anforderung der Unterlagen folgende Telefon- und Telefaxnummer zur Verfügung: +49 711 17 92287

Daimler AG

70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 22244
www.daimler.com

Investor Relations

Tel. +49 711 17 21421
+49 711 17 21475
+49 711 17 21506
Fax +49 711 17 34270
+49 711 17 34275
E-Mail: ir.dai@daimler.com

Daimler weltweit

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Vertrieb Fahrzeuge	Daimler Financial Services	Vans, Buses, Other
Europa					
Produktionsstandorte	10	7	-	-	11
Vertriebsstandorte	-	-	3.505	54	-
Umsatz (Mio. €)	31.354	11.720	-	4.444	10.879
Belegschaft	86.596	31.482	41.554	4.257	33.561
NAFTA					
Produktionsstandorte	1	17	-	-	4
Vertriebsstandorte	-	-	1.471	19	-
Umsatz (Mio. €)	11.655	7.599	-	3.546	1.129
Belegschaft	3.869	21.168	2.660	1.344	1.710
Lateinamerika (ohne Mexiko)					
Produktionsstandorte	1	2	-	-	3
Vertriebsstandorte	-	-	466	8	-
Umsatz (Mio. €)	362	2.442	-	161	1.191
Belegschaft	1.267	10.510	-	227	4.352
Afrika					
Produktionsstandorte	1	1	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	284	2	-
Umsatz (Mio. €)	1.697	783	-	269	384
Belegschaft	5.372	1.193	-	395	-
Asien					
Produktionsstandorte	4	8	-	-	1
Vertriebsstandorte	-	-	1.190	11	-
Umsatz (Mio. €)	6.575	4.698	-	125	355
Belegschaft	422	15.714	2.767	334	345
Australien/Ozeanien					
Produktionsstandorte	-	-	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	213	2	-
Umsatz (Mio. €)	833	661	-	166	194
Belegschaft	-	-	1.097	186	-

Erläuterung: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds.

Finanzkalender 2008

Jahrespressekonferenz

14. Februar 2008
11:00 Uhr MEZ / 5:00 Uhr EST

Telefonkonferenz für Analysten und Investoren

14. Februar 2008
15:30 Uhr MEZ / 9:30 Uhr EST

Vorlage des Geschäftsberichts 2007

27. Februar 2008

Hauptversammlung

9. April 2008
10:00 Uhr MESZ / 4:00 Uhr EST
Messe Berlin

Zwischenbericht Q1 2008

29. April 2008

Zwischenbericht Q2 2008

24. Juli 2008

Zwischenbericht Q3 2008

23. Oktober 2008

