

DAIMLERCHRYSLER



Q2 2005

Zwischenbericht

# Inhalt

4 Lagebericht

9 Mercedes Car Group

12 Financial Services

14 Quartalsabschluss

10 Chrysler Group

13 Übrige Aktivitäten

19 Konzernanhang

11 Nutzfahrzeuge

31 Finanzkalender

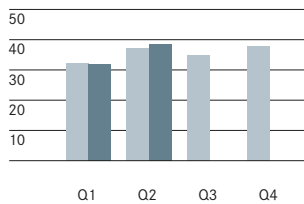
## Q2

### DaimlerChrysler-Konzern

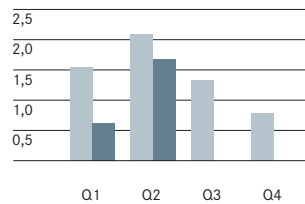
In Millionen	Q2 05	Q2 05	Q2 04	Veränd. in %
	US \$ <sup>1</sup>	€	€	
Umsatz	46.484	38.423	37.072	+4
Westeuropa	15.136	12.511	12.863	-3
Deutschland	6.647	5.494	5.759	-5
USA	20.496	16.942	16.818	+1
Übrige Märkte	10.852	8.970	7.391	+21
Beschäftigte (30.06.)		388.758	383.724	+1
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.603	1.325	1.379	-4
Sachinvestitionen	1.943	1.606	1.628	-1
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.269	3.529	3.676	-4
Operating Profit	2.022	1.671	2.091	-20
Konzernergebnis	892	737	577	+28
je Aktie (in US \$/€)	0,88	0,73	0,57	+28

<sup>1</sup> Umrechnung: € 1 = US \$1,2098 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 30.06.2005).

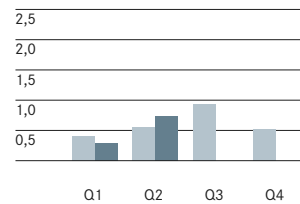
**Umsatz**  
in Milliarden €



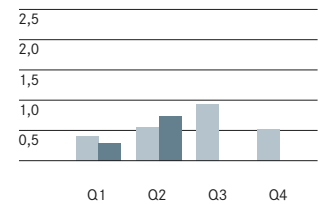
**Operating Profit**  
in Milliarden €



**Konzernergebnis**  
in Milliarden €



**Ergebnis je Aktie**  
in €



■ 2004 ■ 2005

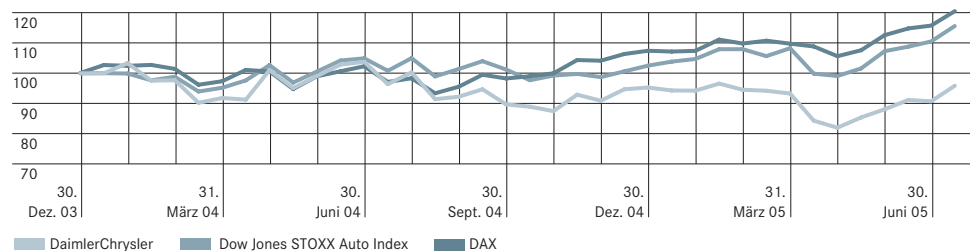
## Q1-2

### DaimlerChrysler-Konzern

In Millionen	Q1-2 05	Q1-2 05	Q1-2 04	Veränd. in %
	US \$ <sup>1</sup>	€	€	
Umsatz	84.888	70.167	69.423	+1
Westeuropa	27.239	22.515	24.471	-8
Deutschland	11.851	9.796	11.030	-11
USA	38.146	31.531	32.617	-3
Übrige Märkte	19.503	16.121	12.335	+31
Beschäftigte (30.06.)		388.758	383.724	+1
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	3.233	2.672	2.638	+1
Sachinvestitionen	3.727	3.081	2.996	+3
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	8.431	6.969	7.645	-9
Operating Profit	2.781	2.299	3.637	-37
Konzernergebnis	1.240	1.025	989	+4
je Aktie (in US \$/€)	1,22	1,01	0,98	+3

<sup>1</sup> Umrechnung: € 1 = US \$1,2098 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 30.06.2005).

### Börsenkursentwicklung (indiziert)



# Lagebericht

- **Konzern-Operating Profit von € 1.671 (i. V. € 2.091) Mio.; ohne Belastungen aus der Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart € 1.982 Mio.**
- **Konzernergebnis von € 737 (i. V. € 577) Mio.**
- **Ergebnis je Aktie von € 0,73 (i. V. € 0,57)**
- **Umsatz auf € 38,4 Mrd. gestiegen**
- **Für Gesamtjahr 2005 ohne Belastungen aus der Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart weiterhin leichter Anstieg des Konzern-Operating Profit gegenüber dem Vorjahr (€ 5,8 Mrd.) erwartet**

## Geschäftsentwicklung

### Verhaltene Automobilkonjunktur weltweit

- Im Vergleich zur sehr erfreulichen Konjunktorentwicklung im Jahr 2004 hat die Dynamik der Weltwirtschaft im zweiten Quartal 2005 weiter nachgelassen. Während die Entwicklung in Nordamerika, Japan und den meisten Schwellenländern weiterhin relativ günstig war, blieb der Konjunkturverlauf in einigen Ländern Europas enttäuschend. Als Belastung erwies sich insbesondere der im Verlauf des zweiten Quartals deutlich gestiegene Ölpreis. Bei den Preisen für andere Rohstoffe waren dagegen leichte Entspannungstendenzen erkennbar.
- Die weltweite Automobilnachfrage entwickelte sich im zweiten Quartal überwiegend verhalten. In Westeuropa und China war das Marktvolumen leicht rückläufig. Gleichzeitig verzeichneten die neuen EU-Länder einen massiven Nachfragerückgang. Dagegen entwickelte sich die Nachfrage in den USA und in Japan erfreulich. In Südamerika setzte sich die erfreuliche Absatzentwicklung fort. Die weltweite Nutzfahrzeugkonjunktur verlor gegenüber dem Vorjahr zwar an Dynamik, war aber insgesamt weiterhin auf hohem Niveau.

### Anstieg bei Absatz und Umsatz

- DaimlerChrysler hat im zweiten Quartal seinen Absatz gegenüber dem zweiten Quartal des Vorjahres weltweit um 4% auf 1,3 Mio. Fahrzeuge gesteigert.
- Die Mercedes Car Group konnte aufgrund von modellzyklusbedingten Absatzrückgängen bei wichtigen Modellen mit 308.100 Fahrzeugen das Vorjahresniveau nicht erreichen. Die Chrysler Group lieferte im zweiten Quartal 812.200 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an die Händler aus. Das waren 4% mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Auch die Verkäufe an Endkunden nahmen um 3% auf 783.000 Fahrzeuge zu. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge stieg der Absatz um 20% auf 221.600 Lkw, Transporter und Busse stark an.
- Der Umsatz von DaimlerChrysler lag mit € 38,4 Mrd. um 4% über dem Vorjahreswert. Bereinigt um Wechselkurs- und Konsolidierungskreisveränderungen betrug das Wachstum 6%.
- Im zweiten Quartal wurde der Verkauf unseres 45%-Anteils an debis AirFinance abgeschlossen. Der Kaufpreis betrug € 325 Mio. Die Veräußerung führte zu einem leicht positiven Beitrag zum Konzernergebnis.

## Ertragslage

### Konzern-Operating Profit wesentlich durch die Entwicklungen bei der Mercedes Car Group geprägt

- DaimlerChrysler erzielte im zweiten Quartal einen Operating Profit von € 1.671 Mio. gegenüber € 2.091 Mio. im Vorjahr. Wie angekündigt entstanden im abgelaufenen Quartal weitere Aufwendungen aus der Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart. Ohne diese Belastungen hätte der Konzern-Operating Profit im zweiten Quartal € 1.982 Mio. betragen und damit nahezu das Vorjahresniveau erreicht.
- Im operativen Geschäft ergaben sich Belastungen aus der Stärke des Euro, insbesondere gegenüber dem US-Dollar, und gestiegenen Materialpreisen. Von den Wechselkursauswirkungen war vor allem die Mercedes Car Group betroffen. Bei den Geschäftsfeldern Chrysler Group, Nutzfahrzeuge und Financial Services wirkten sich die Wechselkursveränderungen hingegen hauptsächlich im Rahmen der Umrechnung der Ergebnisse in Euro aus.
- Die Mercedes Car Group erzielte im abgelaufenen Quartal ein leicht positives Ergebnis und hat damit die Trendwende erreicht. Trotz des intensiven Wettbewerbsumfelds erwirtschaftete die Chrysler Group einen Operating Profit, der leicht über dem Vorjahresniveau lag. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge konnte vor allem aufgrund der anhaltend positiven Entwicklung im Lkw-Geschäft das operative Ergebnis weiter steigern. Auch Financial Services verzeichnete im zweiten Quartal eine sehr erfreuliche Geschäftsentwicklung; vor dem Hintergrund eines steigenden Zinsniveaus in den USA konnte das hohe Vorjahresniveau allerdings nicht erreicht werden. Die übrigen Aktivitäten trugen mit einem verbesserten Ergebnis zum Konzern-Operating Profit bei.

### Operating Profit (Loss) nach Segmenten

	Q2 05	Q2 05	Q2 04
In Millionen	US \$	€	€
Mercedes Car Group	15	12	703
Chrysler Group	658	544	521
Nutzfahrzeuge	634	524	468
Financial Services	466	385	472
Übrige Aktivitäten	174	144	85
Eliminierungen	75	62	(158)
DaimlerChrysler-Konzern	2.022	1.671	2.091

- Die **Mercedes Car Group** erzielte im zweiten Quartal ein leicht positives Ergebnis gegenüber einem Operating Profit von €703 Mio. im Vorjahr. Darin enthalten sind weitere Aufwendungen für die Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart in Höhe von €311 Mio.; in den ersten sechs Monaten des Jahres resultierten hieraus Belastungen von insgesamt €1.111 Mio. Ohne diese Aufwendungen hätte das Ergebnis im ersten Quartal 2005 - €154 Mio. und im zweiten Quartal €323 Mio. betragen. Damit wurde im zweiten Quartal die Trendwende im operativen Geschäft erreicht. Dazu haben neue Modelle und die eingeleiteten Effizienzsteigerungsmaßnahmen im Rahmen des Programms CORE maßgeblich beigetragen.
- Bei Mercedes-Benz Personenwagen beeinträchtigte im abgelaufenen Quartal neben dem modellzyklusbedingten Absatzrückgang bei der S- und M-Klasse und einem ungünstigeren Modell-Mix auch der weiterhin starke Euro die Ergebnisentwicklung. Zusätzlich wirkten gestiegene Rohstoffpreise sowie die Anlaufkosten der neuen M-Klasse ergebnisbelastend.
- Die angefallenen Aufwendungen für die Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart entstanden vor allem im Zusammenhang mit Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten sowie Personalanpassungsmaßnahmen. Im weiteren Verlauf des Jahres 2005 werden nur noch geringfügige Ergebniseffekte aus der Anpassung bisher getroffener Annahmen an tatsächliche Entwicklungen erwartet. Das Quartalsergebnis von smart aus dem laufenden Geschäft war negativ.
- Die **Chrysler Group** erwirtschaftete im zweiten Quartal in einem schwierigen Marktumfeld einen Operating Profit von €544 Mio. gegenüber €521 Mio. im Vorjahr. Den positiven Ergebniseffekten aus gestiegenen Fahrzeugauslieferungen und Kostensenkungen wirkten eine insgesamt ungünstigere Nettopreisentwicklung und Absatzstruktur sowie Belastungen aus der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar entgegen.
- Im Operating Profit des zweiten Quartals 2004 waren Restrukturierungsaufwendungen von insgesamt €81 Mio. enthalten. Gegenläufig war das Vorjahresquartal durch eine Korrektur der Rückstellungsermittlung für Werbemaßnahmen in Höhe von €95 Mio. positiv beeinflusst.

	Q1-2 05	Q1-2 05	Q1-2 04
	US \$	€	€
	(1.140)	(942)	1.342
	963	796	824
	1.498	1.238	736
	863	713	693
	439	363	219
	158	131	(177)
	2.781	2.299	3.637

- Das Geschäftsfeld **Nutzfahrzeuge** konnte den Operating Profit gegenüber dem Vorjahresquartal weiter steigern (+ 12%) und erzielte ein Ergebnis von €524 Mio.
- Die anhaltend positive Absatzentwicklung in nahezu allen Geschäftsbereichen, insbesondere im Lkw-Bereich, und die erfolgreiche Fortführung der Effizienzsteigerungsprogramme waren ausschlaggebend für den Anstieg des Operating Profit. Hierdurch konnten Ergebnisbelastungen, die überwiegend aus Rohmaterialvertteuerungen und Wechselkurseffekten resultierten, mehr als ausgeglichen werden.
- Das Geschäftsfeld **Financial Services** erzielte im zweiten Quartal 2005 einen Operating Profit von €385 Mio. gegenüber €472 Mio. im Vorjahr.
- Die Belastungen aus der Stärke des Euro gegenüber dem US-Dollar und den steigenden Zinsen, insbesondere in den USA, wurden durch geringere Risikokosten teilweise kompensiert. Der Ergebnisbeitrag von Toll Collect war aufgrund weiterer Entwicklungsaufwendungen mit €20 Mio. leicht negativ.
- Die **Übrigen Aktivitäten** konnten den Operating Profit im zweiten Quartal um €59 Mio. auf €144 Mio. gegenüber dem Vorjahr verbessern.
- Der Anstieg resultierte insbesondere aus einem besseren operativen Ergebnis der EADS aufgrund höherer Auslieferungen von Airbus-Flugzeugen. Außerdem leistete der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway infolge der positiven Marktentwicklung, verbesserter Umsatzstrukturen und eingeleiteter Effizienzsteigerungsmaßnahmen einen gegenüber dem Vorjahr höheren Beitrag zum Operating Profit der Übrigen Aktivitäten.

#### Überleitung vom Operating Profit des Konzerns zum Ergebnis vor Finanzergebnis

	Q2 05	Q2 05	Q2 04
In Millionen	US \$	€	€
Operating Profit	2.022	1.671	2.091
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(342)	(283)	(205)
Operatives Beteiligungsergebnis	(131)	(108)	(20)
Übriges nicht operatives Ergebnis	(8)	(6)	(2)
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	<b>1.541</b>	<b>1.274</b>	<b>1.864</b>

- Das **Finanzergebnis** belief sich im abgelaufenen Quartal auf - € 138 (Q2 2004: - € 478) Mio. Insbesondere das Beteiligungsergebnis verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um € 404 Mio. auf € 12 Mio. Dieser Anstieg war fast ausschließlich darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr noch das anteilig negative Ergebnis von Mitsubishi Motors (- € 410 Mio.) enthalten war, das neben Belastungen aus dem operativen Geschäft auch wesentlich durch Wertberichtigungen auf aktivierte Steuerlatenzen beeinflusst war.
- Das Zinsergebnis und das Übrige Finanzergebnis lagen mit - € 84 Mio. bzw. - € 66 Mio. jeweils nahezu auf dem Niveau des Vorjahres.
- Für das zweite Quartal 2005 wird ein um € 160 Mio. auf € 737 Mio. verbessertes **Konzernergebnis** ausgewiesen. Der Rückgang im Operating Profit konnte durch die Verbesserung im Finanzergebnis sowie durch geringere Ertragsteuern mehr als ausgeglichen werden. Die positive Entwicklung der Steuerposition resultierte aus der veränderten Zusammensetzung des Vorsteuerergebnisses. Im Vorjahr war ein hoher, steuerlich nicht ansetzbarer Verlustbeitrag von MMC im Ergebnis vor Steuern enthalten.
- Das **Ergebnis je Aktie** betrug € 0,73 gegenüber € 0,57 im Vorjahresquartal.

	Q1-2 05	Q1-2 05	Q1-2 04
	US \$	€	€
	2.781	2.299	3.637
	(692)	(572)	(413)
	(350)	(289)	(6)
	(8)	(7)	(40)
	1.731	1.431	3.178

#### Finanzlage

- Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** in Höhe von € 7,0 Mrd. war gegenüber dem ersten Halbjahr 2004 (€ 7,6 Mrd.) rückläufig. Neben Einflüssen aus der Währungsumrechnung war der Rückgang auch auf eine höhere Mittelbindung infolge des Anstiegs der Vorräte und der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Positiv wirkten sich insbesondere die gegenüber dem Vorjahr rückläufigen Mittelabflüsse aus Steuern aus, deren wesentliche Ursache Steuererstattungen, insbesondere im NAFTA-Raum, waren.
- Der **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ist mit € 4,7 Mrd. gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum (€ 9,2 Mrd.) deutlich zurückgegangen. Der Rückgang war im Wesentlichen durch höhere Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden begründet. Gegenläufig stieg der Cash Flow der Investitionstätigkeit infolge des Anstiegs der Vermieteten Gegenstände, höherer Mittelabflüsse aus dem Kauf von Wertpapieren sowie gestiegener Sachinvestitionen.
- Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von € 2,9 Mrd. Dieser resultierte vor allem aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten (netto) in Höhe von € 1,3 Mrd. sowie der Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2004 (€ 1,5 Mrd.). Im Vorjahreszeitraum wirkte die Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten gegenläufig zur Auszahlung der Dividende.
- Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten verringerte sich gegenüber dem 31. Dezember 2004 um € 0,1 Mrd. Die gesamte Liquidität, zu der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, wurde von € 11,7 Mrd. auf € 12,6 Mrd. erhöht.

## Vermögenslage

- Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2004 um € 14,5 Mrd. auf € 197,2 Mrd. Der Anstieg war mit € 12,0 Mrd. auf Wechselkurseffekte zurückzuführen.
- Die Vermieteten Gegenstände und die Forderungen aus Finanzdienstleistungen machen insgesamt € 92,2 Mrd. und damit 47% der gesamten Aktiva aus. Der Anstieg der Vorräte war auf den unterjährigen Produktionsverlauf im Fahrzeuggeschäft in Verbindung mit Modellwechseln zurückzuführen. Darüber hinaus wirkte die wettbewerbsintensive Lage am Absatzmarkt bestandserhöhend. Die Sonstigen Vermögenswerte verminderten sich überwiegend aufgrund der Bewertung von Derivaten.
- Die auf der Passivseite ausgewiesenen Anteile in Fremdbesitz gingen infolge der Anteilserhöhung an MFTBC zurück. Zum 30. Juni 2005 wurden 15% der Anteile an MFTBC von konzernexternen Gesellschaftern gehalten (31. Dezember 2004: 35%). Der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung resultierte im Wesentlichen aus dem gegenüber dem vierten Quartal 2004 erhöhten Produktionsniveau.
- Das Konzerneigenkapital erhöhte sich zum 30. Juni 2005 von € 33,5 Mrd. auf € 34,0 Mrd. Ausschlaggebend für den Anstieg waren das positive Konzernergebnis und Wechselkurseffekte. Gegenläufig reduzierten die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2004 und die ergebnisneutrale Bewertung derivativer Finanzinstrumente das Eigenkapital.
- Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. Juni 2005 17,3 (31. Dezember 2004 17,5)%. Für das Industriegebiet belief sich die Eigenkapitalquote auf 24,3 (31. Dezember 2004 25,3)%.

## Mitarbeiter

- Zum Ende des zweiten Quartals 2005 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 388.758 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (+1%). Davon waren 184.029 (i. V. 184.973) in Deutschland und 100.442 (i. V. 100.369) in den USA tätig.
- Ein geschäftsbedingter Aufbau der Belegschaft ergab sich insbesondere im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge durch Neueinstellungen in Nordamerika und Europa. Auch in der Mercedes Car Group stieg die Zahl der Beschäftigten durch den Ausbau unseres Werkes in Tuscaloosa, USA, an. Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen ergaben sich durch den Erwerb von Händlern sowie durch die Veräußerung von Komponentenwerken bei der Chrysler Group. Konsolidierungskreisbereinigt erhöhte sich die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 2%.

## Ausblick

- DaimlerChrysler geht davon aus, dass die Weltwirtschaft in der zweiten Jahreshälfte stabil entlang ihres langfristigen Wachstumstrends expandieren wird. Allerdings bilden die hohen Rohölpreise und steigende Zinsen in den USA Risiken für Investitionen und Konsum. Für die europäischen Volkswirtschaften ergeben sich darüber hinaus Belastungen aus der niedrigen Bewertung des US-Dollar.
- Auch in der zweiten Jahreshälfte dürfte die weltweite Automobilkonjunktur eher verhalten bleiben. Während die meisten Pkw-Märkte in den Schwellenländern weiterhin Nachfragezuwächse verzeichnen sollten, erwarten wir für die großen Märkte der Triade Absatzvolumina in der Größenordnung des Vorjahres. Dabei kann es von Quartal zu Quartal zu sehr starken saisonalen Schwankungen kommen. Die Nutzfahrzeugmärkte sollten sich weiterhin auf dem derzeitigen hohen Niveau bewegen. Angesichts weiter verkürzter Produktlebenszyklen und anhaltender Überkapazitäten erwarten wir eine Fortsetzung des hohen Wettbewerbsdrucks in der Automobilindustrie.
- DaimlerChrysler geht für das Jahr 2005 weiterhin von einem leichten Absatzanstieg gegenüber dem Jahr 2004 aus.
- Bei der Mercedes Car Group sollte die flächendeckende Verfügbarkeit der zahlreichen neuen Modelle und Motoren im zweiten Halbjahr für positive Absatzimpulse sorgen. Besonders die äußerst positive Resonanz auf die neue S-Klasse sollte hierzu beitragen; die ersten Fahrzeuge werden im September ausgeliefert. Darüber hinaus wird die neue R-Klasse noch im Herbst in den USA im Markt eingeführt. Mit diesen Fahrzeugen werden wir über das breiteste und jüngste Produktportfolio der Marke Mercedes-Benz verfügen. Insgesamt gehen wir für das Gesamtjahr von einer leichten Absatzsteigerung gegenüber dem Jahr 2004 aus.

- Die Chrysler Group erwartet für den weiteren Jahresverlauf ein weiterhin sehr intensives Wettbewerbsumfeld in Nordamerika. Das Marktvolumen im US-amerikanischen Markt dürfte bei etwa 17,2 Mio. Fahrzeugen liegen. Vor allem der Erfolg unserer neuen Modelle sollte dazu beitragen, den Absatz gegenüber dem Jahr 2004 zu steigern.
- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge rechnet damit, im Gesamtjahr 2005 beim Absatz an die erfreuliche Entwicklung des ersten Halbjahres 2005 anknüpfen zu können und das Absatzvolumen insgesamt deutlich zu steigern. Dabei wirkt sich vor allem die seit dem letzten Jahr anhaltend hohe Nachfrage nach schweren Freightliner-Lkw im NAFTA-Raum sowie nach Mercedes-Benz-Lkw positiv aus.
- Das Geschäftsfeld Financial Services geht im weiteren Jahresverlauf im Finanzdienstleistungsgeschäft von einem stabilen Neugeschäft und Vertragsvolumen aus. Bei Toll Collect werden die Vorbereitungen zur Umstellung von der On-Board-Unit 1 (OBU 1) auf die OBU 2 konsequent vorangetrieben.
- Die EADS erwartet für die zweite Jahreshälfte eine Fortsetzung der Belegung im zivilen Flugzeugmarkt. Für das Gesamtjahr 2005 plant die EADS mit mehr als 360 Airbus-Auslieferungen (i. V. 320).
- Für den DaimlerChrysler-Konzern rechnen wir für das Jahr 2005 weiterhin mit einem höheren Umsatz als im Vorjahr. Die Umsatzentwicklung bleibt weiterhin sehr stark von der Entwicklung des Wechselkurses vom US-Dollar zum Euro abhängig.
- Bei der Belegschaftszahl erwarten wir insgesamt einen leichten Anstieg. Insbesondere im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge sollte die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gegenüber dem Jahresendstand 2004 steigen.
- Trotz der gegenwärtig wieder höheren Bewertung des US-Dollar gegenüber dem Euro wird der Operating Profit im Jahr 2005 insgesamt durch eine im Vergleich zum Vorjahr ungünstigere Wechselkursrelation Euro/US-Dollar belastet sein. Darüber hinaus wird die Ergebnisentwicklung auch im weiteren Jahresverlauf durch gestiegene Rohstoffpreise beeinträchtigt sein.
- Nach einem deutlichen, über unseren ursprünglichen Erwartungen liegenden Ergebnisanstieg im zweiten Quartal und der Trendwende bei der Mercedes Car Group gehen wir für das Gesamtjahr 2005 ohne die Belastungen aus der Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart weiterhin von einem leichten Anstieg des Operating Profit gegenüber dem Jahr 2004 aus.

#### **Vorausschauende Aussagen in diesem Zwischenbericht:**

Dieser Zwischenbericht enthält unter anderem gewisse vorausschauende Aussagen über zukünftige Entwicklungen, die auf aktuellen Einschätzungen des Managements beruhen. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Solche Aussagen sind gewissen Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind ein konjunktureller Abschwung in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse, Zinssätze und Rohstoffpreise, die Einführung von Produkten durch Wettbewerber, höhere Verkaufsanreize, die erfolgreiche Umsetzung des neuen Geschäftsmodells für smart, Lieferungsunterbrechungen bei Produktionsmaterialien, die auf Materialengpässen, Streiks der Belegschaft oder Lieferanteninsolvenzen beruhen, sowie ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder andere Unwägbarkeiten (einige von ihnen sind unter der Überschrift »Risikobericht« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler sowie unter der Überschrift »Risk Factors« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler in der Form 20-F beschrieben, das bei der U.S. Wertpapier-Börsenaufsichtsbehörde eingereicht wurde) eintreten oder sich die den Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich von den Umständen am Tag ihrer Veröffentlichung ausgehen.

# Mercedes Car Group

- **Absatz mit 308.100 Fahrzeugen unter Vorjahresniveau**
- **Neue M-Klasse und B-Klasse im Markt erfolgreich gestartet**
- **Fortschritte bei der Neuausrichtung von smart**
- **Leicht positives Ergebnis trotz Belastungen aus der Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart in Höhe von € 311 Mio.**

In Millionen	Q2 05	Q2 05	Q2 04	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	15	12	703	-98
Umsatz	15.089	12.472	12.977	-4
Absatz		308.081	319.353	-4
Produktion		325.567	325.074	+0
Beschäftigte (30.06.)		106.351	105.558	+1

## Absatz unter Vorjahresniveau

- Mit 308.100 Fahrzeugen lag der Absatz der Mercedes Car Group im zweiten Quartal um 4% unter dem Vorjahresniveau. Der Umsatz lag ebenfalls um 4% unter dem Wert des Vorjahres. Die Mercedes Car Group erzielte ein leicht positives Ergebnis und hat damit die Trendwende erreicht. Die Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart belastete – wie angekündigt – das Quartalsergebnis mit € 311 Mio.

## Absatz der Marke Mercedes-Benz gewinnt an Fahrt

- Der Absatz der Marke Mercedes-Benz erreichte im zweiten Quartal mit 273.400 Fahrzeugen das Vorjahresniveau. Insbesondere die A-Klasse und der SLK Roadster legten gegenüber dem Vorjahr deutlich zu. Von dem im Herbst 2004 neu eingeführten CLS wurden im zweiten Quartal 14.000 Fahrzeuge abgesetzt. Die im April in den USA eingeführte neue M-Klasse sowie die im Juni neu eingeführte B-Klasse starteten mit 16.800 bzw. 9.200 abgesetzten Fahrzeugen sehr erfolgreich. Die S-Klasse erreichte im Vorfeld des anstehenden Modellwechsels nicht das Vorjahresniveau, behauptete aber ihre weltweit führende Position im Luxussegment. Der Absatz der C- und E-Klasse ging im Vergleich zum Vorjahr zurück, die E-Klasse verbesserte sich jedoch gegenüber dem ersten Quartal.
- In Deutschland verringerte sich der Absatz der Marke Mercedes-Benz um 7% auf 84.000 Fahrzeuge. Außerhalb Deutschlands war hingegen insgesamt ein Anstieg um 3% auf 189.400 Fahrzeuge zu verzeichnen.

## Q1-2

In Millionen	Q1-2 05	Q1-2 05	Q1-2 04	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit (Loss)	(1.140)	(942)	1.342	.
Umsatz	27.650	22.855	24.651	-7
Absatz		555.049	585.341	-5
Produktion		603.602	632.186	-5
Beschäftigte (30.06.)		106.351	105.558	+1

Absatz	Q2 05	Q2 04	Veränd. in %
	Gesamt	308.081	
Westeuropa	204.376	224.034	-9
davon Deutschland	94.239	104.299	-10
USA	54.072	52.971	+2
Japan	12.087	8.286	+46
Übrige Märkte	37.546	34.062	+10

## Qualitätsoffensive zeigt Wirkung

- Die umfassenden Maßnahmen der Qualitätsoffensive zeigen ihre Wirkung: In der diesjährigen J. D. Power Studie zur Auslieferungsqualität hat sich die Marke Mercedes-Benz um fünf Plätze verbessert und damit unter den Top 5 der Automobilmarken platziert. Auch bei der diesjährigen ADAC-Pannenstatistik zählen Mercedes-Benz Pkw in drei Fahrzeugklassen zu den besten Automobilen.

## Mobilisierungsprogramm CORE wird konsequent umgesetzt

- Im Rahmen des Programms CORE wurde bis Ende Juni eine Vielzahl an Ideen zur Kostensenkung und Erlössteigerung in der Mercedes Car Group entwickelt. Damit ist bereits ein großer Teil des für das Jahr 2005 angestrebten Volumens zur Ergebnisverbesserung identifiziert. Bis zum Jahr 2007 beabsichtigt die Mercedes Car Group, ihr Ergebnis um bis zu € 3,5 Mrd. zu verbessern und eine Umsatzrendite von 7% zu erreichen.

## Neuausrichtung bei smart im Plan

- Das Programm zur Neuausrichtung des Geschäftsmodells bei smart liegt im Plan. Wichtige Schritte waren die Einigung mit dem Betriebsrat über den geplanten Stellenabbau sowie die Übereinkunft mit dem europäischen smart-Händlerverband über ein optimiertes Vertriebssystem.
- Aufgrund der weiterhin schwierigen Bedingungen im Kleinwagenmarkt und eines Abbaus der Fahrzeugbestände gingen die Auslieferungen der Marke smart an die Händler auf 34.700 Fahrzeuge (i. V. 45.100) zurück. Die Verkäufe an Endkunden stiegen dagegen um 2% auf 38.700 Fahrzeuge.

Absatz	Q1-2 05	Q1-2 04	Veränd. in %
	Gesamt	555.049	
Westeuropa	359.374	397.030	-9
davon Deutschland	164.694	185.226	-11
USA	103.872	104.474	-1
Japan	22.321	19.372	+15
Übrige Märkte	69.482	64.465	+8

# Chrysler Group

- Verkäufe an Endkunden aufgrund des Markterfolgs der neuen Produkte weiter gesteigert
- Weitere Fortschritte bei Produktivität und Qualität
- Umfangreiche Investitionen zur Modernisierung der Produktionsanlagen
- Operating Profit mit € 544 Mio. leicht über Vorjahresniveau

In Millionen	Q2 05	Q2 05	Q2 04	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	658	544	521	+4
Umsatz	15.764	13.030	13.206	-1
Absatz		812.234	781.443	+4
Produktion		782.728	740.463	+6
Beschäftigte (30.06)		85.753	89.183	-4

## Absatz gesteigert

- Die Chrysler Group hat im zweiten Quartal die Verkäufe an Endkunden weltweit um 3% auf 783.000 Fahrzeuge gesteigert. Der Zuwachs ist vor allem auf den Markterfolg der im Jahr 2004 eingeführten neuen Produkte zurückzuführen, wie den Chrysler 300 (+18%), den Dodge Magnum (+133%), den Jeep® Grand Cherokee (+26%) und die neuen Minivans mit dem innovativen Stow'n Go-Sitzsystem (+6%). In den USA betrug der Marktanteil der Chrysler Group im zweiten Quartal 13,4% (i. V. 13,5%). Die Auslieferungen an die Händler erhöhten sich um 4% auf 812.200 Fahrzeuge.
- Der Fahrzeugbestand bei den Händlern in den USA lag zum Ende des Quartals bei 632.400 (i. V. 605.600) Einheiten. Dies entspricht einer Reichweite von 75 (i. V. 72) Tagen.
- Insbesondere aufgrund der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar verringerte sich der Umsatz um 1% auf € 13,0 Mrd. In US-Dollar gerechnet erhöhte sich der Umsatz um 3%. Der Operating Profit übertraf mit € 544 Mio. das Vorjahresniveau leicht.

Absatz	Q2 05	Q2 04	Veränd. in %
	Q2 05	Q2 04	
Gesamt	812.234	781.443	+4
NAFTA	764.193	735.860	+4
USA	659.385	638.032	+3
Übrige Märkte	48.041	45.583	+5

## Produktivität und Qualität weiter verbessert

- Nach dem renommierten Harbour Report North America hat die Chrysler Group die Produktivität im Jahr 2004 um weitere 4,2% gesteigert. Innerhalb der zurückliegenden drei Jahre haben wir mit 19% eine substantielle Verbesserung erreicht. Außerdem belegt der Harbour Report, dass die Chrysler Group in der Getriebefertigung branchenweit die höchste Produktivität erreicht und in der Motorenproduktion im Jahr 2004 die größten Fortschritte erzielt hat.
- Trotz der Einführung von neun neuen Modellen im Jahr 2004 hat die Chrysler Group das Qualitätsniveau nach der von J. D. Power durchgeführten »Initial Quality Study« im Jahr 2004 beibehalten. Vor allem in den Bereichen Karosserie, Innenraum und Getriebe konnte die Qualität gesteigert werden.

## Höhere Flexibilität in den Werken

- Um auf Nachfrageschwankungen flexibel reagieren zu können, werden wir in den nächsten Jahren die Variabilität in der Fertigung weiter steigern und gleichzeitig die Produktionsanlagen modernisieren. In diesem Zusammenhang hat die Chrysler Group im zweiten Quartal umfangreiche Investitionen für verschiedene Werke angekündigt: Hierzu zählen Investitionen im Motorenwerk Trenton für neue Motorenprogramme und im Montagewerk Belvidere für den Nachfolger des Dodge Neon. Darüber hinaus wird im Montage- und Presswerk Sterling Heights die Fertigung für die Nachfolgemodelle des Chrysler Sebring und Dodge Stratus vorbereitet.

## Q1-2

In Millionen	Q1-2 05	Q1-2 05	Q1-2 04	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	963	796	824	-3
Umsatz	28.751	23.765	25.266	-6
Absatz		1.478.909	1.466.194	+1
Produktion		1.464.666	1.421.176	+3
Beschäftigte (30.06)		85.753	89.183	-4

Absatz	Q1-2 05	Q1-2 04	Veränd. in %
	Q1-2 05	Q1-2 04	
Gesamt	1.478.909	1.466.194	+1
NAFTA	1.394.822	1.375.175	+1
USA	1.220.324	1.220.615	-0
Übrige Märkte	84.087	91.019	-8

# Nutzfahrzeuge

- Weiterhin positive Marktentwicklung vor allem in Nordamerika
- Nutzfahrzeugabsatz auch im zweiten Quartal kräftig gestiegen
- Operating Profit deutlich gestiegen

In Millionen	Q2 05	Q2 05	Q2 04	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	634	524	468	+12
Umsatz	12.881	10.647	8.963	+19
Absatz		221.617	184.937	+20
Produktion		227.556	198.267	+15
Beschäftigte (30.06.)		118.325	110.966	+7

## Erfreuliche Geschäftsentwicklung auch im zweiten Quartal

- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge hat seinen Absatz im zweiten Quartal um 20% auf 221.600 Fahrzeuge gesteigert. Der Umsatz erhöhte sich um 19% auf € 10,6 Mrd. Vergleichbar gerechnet – die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) war im zweiten Quartal 2004 nur mit zwei Monaten einbezogen – wären der Absatz um 8% und der Umsatz um 12% gestiegen. Der Operating Profit hat sich von € 468 Mio. auf € 524 Mio. verbessert.

## Wachstum bei Lkw und Bussen

- Im Lkw-Geschäft setzte sich die positive Entwicklung auch im zweiten Quartal 2005 fort.

Der Absatz des Geschäftsbereichs Lkw NAFTA (Freightliner, Sterling, Thomas Built Buses, Western Star) verbesserte sich vor allem aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach schweren Lkw auf dem nordamerikanischen Markt um 32% auf 48.700 Einheiten.

Im Geschäftsbereich Lkw Europa/Lateinamerika (Mercedes-Benz) erhöhte sich der Absatz um 14% auf 40.100 Lkw; dies ist vor allem auf den Markterfolg der Axor- und Actros-Modelle zurückzuführen. Das Wachstum in Westeuropa, insbesondere in Deutschland, Frankreich und Spanien, sowie die weitere Markterholung in Brasilien trugen zur positiven Absatzentwicklung bei.

Der Absatz von MFTBC ging im zweiten Quartal um 11% auf 45.900 Lkw und 2.100 Busse zurück. Mit 30.200 Fahrzeugen

## Q1-2

In Millionen	Q1-2 05	Q1-2 05	Q1-2 04	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	1.498	1.238	736	+68
Umsatz	23.181	19.161	15.575	+23
Absatz		401.002	310.727	+29
Produktion		424.177	336.303	+26
Beschäftigte (30.06.)		118.325	110.966	+7

Absatz	Q2 05	Q2 04	Veränd. in %
Gesamt	221.617	184.937	+20
Westeuropa	75.567	74.793	+1
davon Deutschland	29.435	29.096	+1
USA	48.593	37.756	+29
Südamerika	15.525	14.248	+9
Japan	18.046	9.752	+85
Übrige Märkte	63.886	48.388	+32

lag der Absatz außerhalb Japans in der Größenordnung des Vorjahres. In Japan ging der Absatz aufgrund einer insgesamt schwächeren Nachfrage und der Nachwirkungen der Rückrufaktionen im Vorjahr von 23.700 auf 17.800 Einheiten zurück.

- Der Absatz des Geschäftsbereichs Transporter lag mit 72.300 Einheiten nahezu auf Vorjahresniveau. Während die Nachfrage nach dem Viano geringer war als im Vorjahr, stieg der Absatz des Sprinter nochmals an.
- Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Omnibusse hat mit 9.500 Einheiten 11% mehr Busse und Fahrgestelle abgesetzt als im Vergleichs Quartal des Vorjahres. Zuwächse konnten vor allem im Nahen Osten und in Mexiko erzielt werden.

## Einführung neuer Dieselschnologie zur Emissionsreduktion

- Seit Jahresanfang werden Mercedes-Benz-Lastwagen mit der neuen Dieselschnologie BlueTec am Markt angeboten. Diese erfüllen bereits heute die ab dem Jahr 2006 geltenden Abgasgrenzwerte Euro 4 und darüber hinaus auch die erst ab Herbst 2009 verbindlichen Euro 5-Vorschriften.

## »Global Excellence« als Wettbewerbsfaktor

- Das Programm Global Excellence umfasst vier Initiativen, die die Implementierung der existierenden Nutzfahrzeugstrategie unterstützen. Dabei soll die Abhängigkeit vom Branchenzyklus vermindert, Synergie- und Skaleneffekte erhöht, das Wachstum in den globalen Nutzfahrzeugmärkten weiter vorangetrieben und die Innovationsführerschaft bei neuen Produkten ausgebaut werden.

Absatz	Q1-2 05	Q1-2 04	Veränd. in %
Gesamt	401.002	310.727	+29
Westeuropa	131.326	131.039	+0
davon Deutschland	49.038	48.825	+0
USA	92.223	71.332	+29
Südamerika	29.828	25.937	+15
Japan	29.889	10.872	+175
Übrige Märkte	117.736	71.547	+65

# Financial Services

- **Positiver Geschäftsverlauf hält weiter an**
- **Vertragsvolumen gestiegen**
- **Mautsystem läuft reibungslos**
- **Operating Profit von € 385 Mio.**

	Q2 05	Q2 05	Q2 04	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	466	385	472	-18
Umsatz	4.612	3.812	3.463	+10
Vertragsvolumen	138.193	114.228	104.521	+9
Neugeschäft	15.633	12.922	13.483	-4
Beschäftigte (30.06.)		11.385	11.132	+2

## Financial Services setzt positive Entwicklung fort

- Das Geschäft von Financial Services hat sich im zweiten Quartal weiter erfolgreich entwickelt. Das Vertragsvolumen erhöhte sich um 9% auf € 114,2 Mrd.; bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 8%. Insgesamt umfasste das Portfolio zum Ende des zweiten Quartals 6,5 Mio. Fahrzeuge (+3%). Das Neugeschäft ging im Vergleich zum Vorjahresquartal um 4% auf € 12,9 Mrd. zurück. Der Operating Profit lag mit € 385 (i. V. € 472) Mio. weiterhin auf hohem Niveau.

## Neue Finanzprodukte in Nordamerika eingeführt

- In der Region »Americas« (Nord- und Südamerika) erhöhte sich das Vertragsvolumen auf € 83,8 Mrd. (+10%) und erreichte einen Anteil am Gesamtportfolio von 73%. Das Neugeschäft ging um 7% auf € 8,7 Mrd. zurück. Der Rückgang des Neugeschäfts ist auf den überproportional hohen Anteil an Sonderfinanzierungsprogrammen im Vorjahr zurückzuführen.
- Die neuen Finanzprodukte zur Verlängerung (Bridge Leases) oder zum vorzeitigen Abschluss eines neuen Leasing- oder Finanzierungsvertrags (Lease pull-ahead) und die attraktiven Sonderfinanzierungsprogramme sind auf die individuellen Kundenwünsche zugeschnitten und wurden im zweiten Quartal rege nachgefragt. Darüber hinaus verdeutlicht der Marktauftritt in Nordamerika als Chrysler Financial, Mercedes-Benz Credit und DaimlerChrysler Services Truck Finance sowohl die Kundenorientierung als auch die enge Beziehung zu den Marken von DaimlerChrysler. Im zweiten Quartal haben wir

den intensiven Dialog mit den Händlern über die Entwicklung neuer Leasing- und Finanzierungsprodukte sowie über eine weitere Verbesserung des Kundenservice fortgesetzt.

## Erfreuliche Geschäftsentwicklung in der Region Europa, Afrika, Asien/Pazifik

- Das Vertragsvolumen in der Region Europa, Afrika, Asien/Pazifik übertraf mit € 30,4 Mrd. das hohe Niveau des Vorjahres (+7%). In den europäischen Kernmärkten Großbritannien, Italien und Frankreich blieb das Portfolio mit € 7,2 Mrd. stabil. In den osteuropäischen Märkten stieg das Vertragsvolumen dynamisch an (+12%). In Deutschland konnte die DaimlerChrysler Bank, unsere größte Leasing- und Finanzierungsgesellschaft in dieser Region, ihre starke Stellung bei der Finanzierung und beim Leasing von DaimlerChrysler-Fahrzeugen weiter ausbauen. Das Vertragsvolumen stieg um 6% auf € 14,6 Mrd. In China schreiten die Vorbereitungen zur Gründung einer eigenen Finanzierungsgesellschaft planmäßig voran. Die Aufnahme der Geschäftstätigkeit ist für das vierte Quartal 2005 geplant.

## Mautsystem funktioniert reibungslos

- Auch im zweiten Quartal erwies sich das zu Jahresbeginn erfolgreich gestartete Mautsystem als zuverlässig und war zudem im Vollastbetrieb äußerst stabil. Die Entwicklung der Software für die On-Board Unit 2, mit der ab 1. Januar 2006 eine Aktualisierung von Mautparametern und Streckennetzdaten per Mobilfunk ermöglicht werden soll, liegt im Zeitplan. Insgesamt sind bisher mehr als 450.000 On-Board Units in Lkw über 12t eingebaut worden.

## Q1-2

	Q1-2 05	Q1-2 05	Q1-2 04	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	863	713	693	+3
Umsatz	8.927	7.379	6.835	+8
Vertragsvolumen	138.193	114.228	104.521	+9
Neugeschäft	30.122	24.898	24.121	+3
Beschäftigte (30.06.)		11.385	11.132	+2

# Übrige Aktivitäten

- EADS weiterhin sehr erfolgreich
- Starkes Wachstum bei DaimlerChrysler Off-Highway

	Q2 05	Q2 05	Q2 04	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	174	144	85	+69

Im Segment Übrige Aktivitäten sind insbesondere unsere 33%-Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) sowie der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway enthalten. Das Segment Übrige Aktivitäten enthält auch die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften.

Der Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten stieg von € 85 Mio. auf € 144 Mio.

## EADS

- Die European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), das zweitgrößte Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen der Welt, hat sich im ersten Halbjahr 2005 überaus erfreulich entwickelt.
- Ein Meilenstein für die zivile Luftfahrt war der erfolgreiche Erstflug des weltgrößten Passagierflugzeugs Airbus A380 am 27. April 2005. Für die A380 lagen zum Ende des ersten Halbjahres insgesamt 159 Bestellungen und Kaufzusagen von 16 Kunden vor.
- Von Januar bis Juni hat Airbus insgesamt 189 (i.V. 161) Flugzeuge ausgeliefert und behauptete damit weiterhin seine führende Position am Markt.
- Auf der internationalen Luftfahrtausstellung im Juni in Le Bourget bei Paris erhielt Airbus Kaufzusagen über 280 Flugzeuge. IndiGo, eine indische Niedrigpreis-Airline, unterzeichnete eine Absichtserklärung zum Kauf von 100 Flugzeugen der A320-

Familie. Qatar Airways verpflichtete sich zum Kauf von 60 Flugzeugen des Typs A350. Zum 30. Juni lagen insgesamt 125 Kaufzusagen für die A350 vor, deren offizieller Programmstart für Ende September 2005 vorgesehen ist.

- Im April stimmte der Deutsche Bundestag der Beteiligung am transatlantischen Programm MEADS (Medium Extended Air Defense System) zu. Gemeinsam mit den USA und Italien wird sich Deutschland an der Entwicklung dieses bodengebundenen Luftverteidigungssystems beteiligen. Das Gesamtvolumen des Entwicklungsauftrags beläuft sich auf USD 3,4 Mrd.
- EADS Astrium hat im Mai den Auftrag für Südkoreas ersten geostationären Multifunktions-Satelliten erhalten und hat damit seine führende Marktposition in Europa gefestigt.

## DaimlerChrysler Off-Highway

- Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway steigerte seinen Umsatz im zweiten Quartal um 12% auf € 467 Mio. Zuwächse wurden insbesondere bei Schiffsmotoren, aber auch bei Motoren für Bergbau-, Agriculture- und Baufahrzeuge erzielt.
- Der Auftragseingang übertraf mit € 594 Mio. ebenfalls deutlich den Vorjahreswert. Steigerungen erreichte vor allem der Bereich Industrial, aber auch die Anwendungssegmente Gelenkwellen und Service. Den größten Anteil am Bestellvolumen erbrachten Motoren in den Anwendungssegmenten Schiffe und Power Generation (Motoren zur Stromerzeugung).

## Q1-2

	Q1-2 05	Q1-2 05	Q1-2 04	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	439	363	219	+66

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q2

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services <sup>1</sup>	
	Q2 2005	Q2 2005	Q2 2004	Q2 2005	Q2 2004	Q2 2005	Q2 2004
(in Millionen, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Umsatzerlöse	46.484	38.423	37.072	34.613	33.611	3.810	3.461
Umsatzkosten	(37.862)	(31.296)	(29.548)	(28.220)	(26.893)	(3.076)	(2.655)
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>8.622</b>	<b>7.127</b>	<b>7.524</b>	<b>6.393</b>	<b>6.718</b>	<b>734</b>	<b>806</b>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(5.705)	(4.715)	(4.396)	(4.420)	(4.075)	(295)	(321)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.603)	(1.325)	(1.379)	(1.325)	(1.379)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	223	184	150	179	132	5	18
Turnaround-Plan Chrysler Group	4	3	(35)	3	(35)	-	-
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	<b>1.541</b>	<b>1.274</b>	<b>1.864</b>	<b>830</b>	<b>1.361</b>	<b>444</b>	<b>503</b>
Finanzergebnis	(167)	(138)	(478)	(146)	(478)	8	-
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>1.374</b>	<b>1.136</b>	<b>1.386</b>	<b>684</b>	<b>883</b>	<b>452</b>	<b>503</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(460)	(381)	(779)	(206)	(588)	(175)	(191)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(22)	(18)	(30)	(16)	(27)	(2)	(3)
<b>Konzernergebnis</b>	<b>892</b>	<b>737</b>	<b>577</b>	<b>462</b>	<b>268</b>	<b>275</b>	<b>309</b>
<b>Ergebnis je Aktie</b>							
Ergebnis je Aktie	0,88	0,73	0,57				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,88	0,73	0,57				

<sup>1</sup> Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q1-2

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services <sup>1</sup>	
	Q1-2 2005	Q1-2 2005	Q1-2 2004	Q1-2 2005	Q1-2 2004	Q1-2 2005	Q1-2 2004
(in Millionen, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Umsatzerlöse	84.888	70.167	69.423	62.793	62.592	7.374	6.831
Umsatzkosten	(69.342)	(57.317)	(55.412)	(51.338)	(50.192)	(5.979)	(5.220)
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	15.546	12.850	14.011	11.455	12.400	1.395	1.611
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(10.967)	(9.065)	(8.471)	(8.470)	(7.869)	(595)	(602)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(3.233)	(2.672)	(2.638)	(2.672)	(2.638)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	381	315	328	295	301	20	27
Turnaround-Plan Chrysler Group	4	3	(52)	3	(52)	-	-
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	1.731	1.431	3.178	611	2.142	820	1.036
Finanzergebnis	(70)	(58)	(867)	(67)	(871)	9	4
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	1.661	1.373	2.311	544	1.271	829	1.040
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(388)	(321)	(1.284)	(3)	(898)	(318)	(386)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(33)	(27)	(38)	(23)	(34)	(4)	(4)
<b>Konzernergebnis</b>	1.240	1.025	989	518	339	507	650
<b>Ergebnis je Aktie</b>							
Ergebnis je Aktie	1,22	1,01	0,98				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	1,22	1,01	0,97				

<sup>1</sup> Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG.

## Konzernbilanz

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services <sup>1</sup>	
	30. Juni 2005 (ungeprüft)	30. Juni 2005 (ungeprüft)	31. Dez. 2004	30. Juni 2005 (ungeprüft)	31. Dez. 2004 (ungeprüft)	30. Juni 2005 (ungeprüft)	31. Dez. 2004 (ungeprüft)
(in Millionen)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
<b>Aktiva</b>							
Geschäftswerte	2.475	2.046	2.003	1.986	1.945	60	58
Sonstige immaterielle Anlagewerte	3.635	3.005	2.671	2.936	2.602	69	69
Sachanlagen	43.562	36.008	34.001	35.833	33.835	175	166
Finanzanlagen	8.513	7.037	7.043	6.759	6.767	278	276
Vermietete Gegenstände	38.905	32.157	26.711	4.495	3.099	27.662	23.612
<b>Anlagevermögen</b>	97.090	80.253	72.429	52.009	48.248	28.244	24.181
Vorräte	24.375	20.148	16.792	18.682	15.317	1.466	1.475
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.463	7.822	6.951	7.588	6.755	234	196
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	72.678	60.074	56.785	-	-	60.074	56.785
Sonstige Vermögenswerte	12.292	10.161	12.924	6.002	9.209	4.159	3.715
Wertpapiere	6.257	5.172	3.884	4.742	3.474	430	410
Zahlungsmittel	9.030	7.464	7.771	6.423	6.771	1.041	1.000
<b>Umlaufvermögen</b>	134.095	110.841	105.107	43.437	41.526	67.404	63.581
<b>Latente Steuern</b>	5.980	4.943	4.130	4.780	3.988	163	142
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	1.385	1.144	1.030	1.054	953	90	77
<b>Summe Aktiva</b>	238.550	197.181	182.696	101.280	94.715	95.901	87.981
<b>Passiva</b>							
Gezeichnetes Kapital	3.185	2.633	2.633				
Kapitalrücklage	9.778	8.082	8.042				
Gewinnrücklagen	35.733	29.538	30.032				
Kumuliertes übriges Comprehensive Loss	(7.498)	(6.199)	(7.166)				
Eigene Anteile	(6)	(5)	-				
<b>Eigenkapital</b>	41.192	34.049	33.541	24.582	25.439	9.467	8.102
<b>Anteile in Fremdbesitz</b>	813	672	909	640	885	32	24
<b>Rückstellungen</b>	56.458	46.667	41.566	45.443	40.506	1.224	1.060
Finanzverbindlichkeiten	95.665	79.075	76.620	6.098	8.680	72.977	67.940
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.818	16.381	12.914	16.149	12.704	232	210
Übrige Verbindlichkeiten	11.636	9.618	8.707	6.702	6.095	2.916	2.612
<b>Verbindlichkeiten</b>	127.119	105.074	98.241	28.949	27.479	76.125	70.762
<b>Latente Steuern</b>	2.778	2.296	2.189	(4.350)	(3.989)	6.646	6.178
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	10.190	8.423	6.250	6.016	4.395	2.407	1.855
<b>Summe Passiva ohne Eigenkapital</b>	197.358	163.132	149.155	76.698	69.276	86.434	79.879
<b>Summe Passiva</b>	238.550	197.181	182.696	101.280	94.715	95.901	87.981

<sup>1</sup> Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

## Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

	Kumuliertes übriges Comprehensive Loss								Eigene Anteile	Gesamt
	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Unter- schie- ds- betrag aus Währungs- umrechnung	Marktbe- wertung von Wertpapieren	Derivative Finanz- instrumente	Anpassung der Pen- sionsver- pflichtungen			
<b>(in Millionen €)</b>										
<b>Stand am 1. Januar 2004</b>	2.633	7.915	29.085	(949)	333	2.227	(6.763)	-	34.481	
Konzernergebnis	-	-	989	-	-	-	-	-	989	
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	481	379	(497)	-	-	363	
<b>Comprehensive Income, gesamt</b>									1.352	
Veränderung durch Stock-Options	-	56	-	-	-	-	-	-	56	
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(23)	(23)	
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	18	18	
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)	
<b>Stand am 30. Juni 2004</b>	2.633	7.971	28.555	(468)	712	1.730	(6.763)	(5)	34.365	
<b>Stand am 1. Januar 2005</b>	2.633	8.042	30.032	(1.640)	127	1.858	(7.511)	-	33.541	
Konzernergebnis	-	-	1.025	-	-	-	-	-	1.025	
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	1.602	3	(555)	(83)	-	967	
<b>Comprehensive Income, gesamt</b>									1.992	
Veränderung durch Stock-Options	-	40	-	-	-	-	-	-	40	
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(21)	(21)	
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	16	16	
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)	
<b>Stand am 30. Juni 2005</b>	2.633	8.082	29.538	(38)	130	1.303	(7.594)	(5)	34.049	

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

## Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services <sup>1</sup>	
	Q1-2 2005 (Anm. 1) \$	Q1-2 2005 €	Q1-2 2004 €	Q1-2 2005 €	Q1-2 2004 €	Q1-2 2005 €	Q1-2 2004 €
<b>(in Millionen)</b>							
Konzernergebnis	1.240	1.025	989	518	339	507	650
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	33	27	38	23	34	4	4
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(11)	(9)	(5)	(9)	(5)	-	-
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	3.565	2.947	2.592	307	228	2.640	2.364
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	4.133	3.416	2.865	3.386	2.834	30	31
Veränderungen der latenten Steuern	(363)	(300)	287	(118)	(61)	(182)	348
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	(74)	(61)	761	(49)	771	(12)	(10)
Veränderungen der Finanzinstrumente	(122)	(101)	(246)	(110)	(249)	9	3
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(659)	(545)	(209)	(544)	(209)	(1)	-
Veränderungen der Wertpapiere (Handelspapiere)	(4)	(3)	(76)	(3)	(73)	-	(3)
Veränderungen der Rückstellungen	1.667	1.378	1.635	1.355	1.573	23	62
Ergebnis Turnaround-Plan Chrysler Group	(4)	(3)	52	(3)	52	-	-
Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(53)	(44)	(130)	(44)	(130)	-	-
Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(697)	(576)	(1.155)	(576)	(1.155)	-	-
Veränderungen bei übrigen Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:							
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(3.026)	(2.501)	(1.765)	(2.457)	(1.845)	(44)	80
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(921)	(761)	(6)	(750)	(64)	(11)	58
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.974	2.458	2.020	2.439	1.989	19	31
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	753	622	(2)	426	(278)	196	276
<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>8.431</b>	<b>6.969</b>	<b>7.645</b>	<b>3.791</b>	<b>3.751</b>	<b>3.178</b>	<b>3.894</b>
Zugänge zum Anlagevermögen:							
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(12.668)	(10.471)	(8.698)	(2.806)	(2.529)	(7.665)	(6.169)
- Erwerb von Sachanlagen	(3.727)	(3.081)	(2.996)	(3.061)	(2.969)	(20)	(27)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(121)	(100)	(178)	(94)	(172)	(6)	(6)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	7.840	6.480	5.738	3.158	2.893	3.322	2.845
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	444	367	502	356	490	11	12
Erwerb von Beteiligungen	(254)	(210)	(171)	(203)	(171)	(7)	-
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	536	443	136	435	122	8	14
Zugänge zu/Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	(3.251)	(2.687)	(3.573)	12.387	14.984	(15.074)	(18.557)
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	3.133	2.590	3.330	(12.030)	(14.224)	14.620	17.554
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	(19.556)	(16.165)	(13.814)	1.643	2.162	(17.808)	(15.976)
Zahlungseingänge auf Forderungen gegen Endkunden	14.314	11.832	8.107	(1.424)	(1.767)	13.256	9.874
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen gegen Endkunden	8.852	7.317	3.129	-	-	7.317	3.129
(Erwerb) Veräußerung von Wertpapieren (ohne Handelspapiere), netto	(1.107)	(915)	(354)	(880)	(372)	(35)	18
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(81)	(67)	(309)	(75)	(313)	8	4
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>(5.646)</b>	<b>(4.667)</b>	<b>(9.151)</b>	<b>(2.594)</b>	<b>(1.866)</b>	<b>(2.073)</b>	<b>(7.285)</b>
Veränderung bei Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Commercial Paper, netto, von € 232 (\$ 281) in 2005 bzw. € (380) in 2004)	(1.628)	(1.346)	103	(252)	(2.675)	(1.094)	2.778
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1.857)	(1.535)	(1.519)	(1.476)	(1.513)	(59)	(6)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	19	16	18	(8)	18	24	-
Erwerb eigener Anteile	(25)	(21)	(23)	(21)	(23)	-	-
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>(3.491)</b>	<b>(2.886)</b>	<b>(1.421)</b>	<b>(1.757)</b>	<b>(4.193)</b>	<b>(1.129)</b>	<b>2.772</b>
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	643	532	200	467	184	65	16
<b>Veränderung der Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit &lt; 3 Monate)</b>	<b>(63)</b>	<b>(52)</b>	<b>(2.727)</b>	<b>(93)</b>	<b>(2.124)</b>	<b>41)</b>	<b>(603)</b>
<b>Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit &lt; 3 Monate)</b>							
zu Beginn der Periode	8.930	7.381	10.767	6.381	9.469	1.000	1.298
zum Ende der Periode	8.867	7.329	8.040	6.288	7.345	1.041	695

<sup>1</sup> Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

# Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

## 1. Grundlagen und Methoden im zusammengefassten Konzernabschluss

**Allgemeines.** Der zusammengefasste und ungeprüfte Konzernzwischenabschluss (»Zwischenabschluss«) der DaimlerChrysler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»DaimlerChrysler« oder »der Konzern«) ist im Einklang mit den in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen (»Generally Accepted Accounting Principles in the United States of America« oder »US-GAAP«) aufgestellt worden. Alle Beträge werden in Millionen Euro (»€«) angegeben. Darüber hinaus sind die am 30. Juni 2005 endenden Drei- und Sechs-Monatszeiträume – als Information für den Leser – in US-Dollar (»\$«) dargestellt. Die Umrechnung erfolgte zum Kurs von € 1 = \$ 1,2098, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York am 30. Juni 2005.

Einzelne Vorjahresangaben sind an die Darstellung des Berichtsjahres angepasst worden. Die Darstellung der Konzern-Kapitalflussrechnung wurde im Jahr 2004 hinsichtlich des Ausweises bestimmter Forderungen aus Finanzdienstleistungen geändert und führte zu Umgliederungen in der ungeprüften Konzern-Kapitalflussrechnung für die am 30. Juni 2005 endenden Drei- und Sechs-Monatszeiträume. Weitere Informationen zu dieser Ausweisänderung, einschließlich der hiermit verbundenen Effekte auf bereits berichtete Beträge, sind in Anmerkung 2 enthalten.

Der Zwischenabschluss für die am 30. Juni 2004 endenden Drei- und Sechs-Monatszeiträume wurde nachträglich angepasst, um die Reduzierung der Netto-Aufwendungen aus Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im Zusammenhang mit Zuschüssen aus dem Medicare Prescription Drug, Improvement and Modernization Act (»Medicare Act«) zu berücksichtigen. Die nachträgliche Anpassung war verpflichtend durchzuführen, da DaimlerChrysler im dritten Quartal 2004 beschlossen hat, die Auswirkungen des Medicare Acts rückwirkend zum 1. Januar 2004 zu berücksichtigen. Das ursprünglich berichtete Konzernergebnis bzw. Ergebnis je Aktie für die am 30. Juni 2004 endenden Drei- bzw. Sechs-Monatszeiträume betrug € 554 Mio. (€ 0,55 je Aktie) bzw. € 947 Mio. (€ 0,94 je Aktie). Die Auswirkungen des Medicare Act auf das Konzernergebnis bzw. das Ergebnis je Aktie für die am 30. Juni 2004 endenden Drei- bzw. Sechs-Monatszeiträume betragen € 23 Mio. (€ 0,02 je Aktie) bzw. € 42 Mio. (€ 0,04 je Aktie).

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d. h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise von hoher Aussagekraft für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Kontext mit dem geprüften Konzernabschluss zum 31. Dezember 2004 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen, der in der ergänzten Berichterstattung des DaimlerChrysler-Konzerns für das Jahr 2004 an die United States Securities and Exchange Commission (»SEC«) (Form 20-F/A vom 24. Juni 2005) enthalten ist.

Um den Vertrieb bestimmter im DaimlerChrysler-Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher auch wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um dem Leser einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns zu ermöglichen, wurde der ungeprüfte Zwischenabschluss um ungeprüfte Informationen zum Industriegeschäft bzw. zu den Financial Services ergänzt. Diese Angaben stellen jedoch keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein, die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Industriegeschäft bzw. Financial Services im Einklang mit US-GAAP darzustellen. Die Informationen zu den Financial Services des Konzerns beinhalten das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG. Die Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und den Financial Services umfassen hauptsächlich konzerninterne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen und die Unterstützung bei speziellen Fahrzeugfinanzierungsprogrammen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und den Financial Services sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die den Ansatz der bilanzierten Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten und die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode betreffen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

### **Noch nicht angewendete neue Rechnungslegungsvorschriften.**

Im Dezember 2004 hat das Financial Accounting Standards Board (»FASB«) Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 123 (revised 2004) »Share-Based Payments« (»SFAS 123R«) herausgegeben. SFAS 123R regelt die Bilanzierung von Transaktionen, bei denen eine Gesellschaft eigene Eigenkapitalinstrumente gegen Güter oder Dienstleistungen tauscht. Darüber hinaus regelt SFAS 123R die Bilanzierung von Transaktionen, bei denen einer Gesellschaft aus dem Bezug von Gütern oder Dienstleistungen Verbindlichkeiten entstehen, deren Höhe von dem Zeitwert der eigenen Eigenkapitalinstrumente abhängt oder die durch Ausgabe von eigenen Eigenkapitalinstrumenten beglichen werden können. Vergütungspläne, die als Eigenkapital auszuweisen sind, werden zum Gewährungszeitpunkt einmalig mit dem Zeitwert bewertet. Vergütungspläne, die als Verbindlichkeit auszuweisen sind, werden bis zu deren Ausgleich an jedem Bilanzstichtag mit dem Zeitwert bewertet. Ursprünglich war SFAS 123R zum 1. Juli 2005 auf alle ab diesem Datum ausgegebenen, modifizierten, zurückgekauften oder annullierten Vergütungspläne auf Grundlage einer modifizierten prospektiven Übergangsmethode anzuwenden. Der Zeitpunkt der Erstanwendung von SFAS 123R wurde aufgrund einer neuen Vorschrift der SEC auf das Geschäftsjahr verschoben, das nach dem 15. Juni 2005 beginnt. DaimlerChrysler wird die Bestimmungen des SFAS 123R ab 1. Januar 2006 anwenden. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von SFAS 123R auf den Konzernabschluss.

Im März 2005 hat das FASB die Interpretation (»FIN«) 47 »Accounting for Conditional Asset Retirement Obligations – an interpretation of FASB Statement No. 143« herausgegeben. FIN 47 interpretiert eine bedingte Verpflichtung aus dem Abgang von Anlagevermögen als das Vorliegen einer rechtlichen Verpflichtung, eine Tätigkeit im Zusammenhang mit der Stilllegung eines Vermögenswerts auszuführen, wobei der Zeitpunkt oder die Art der Ausführung von einem zukünftigen Ereignis abhängen. FIN 47 stellt zudem klar, dass eine bedingte Verpflichtung zu erfassen ist, wenn ihr Zeitwert zuverlässig schätzbar ist und gibt Hinweise, wann ausreichende Informationen vorliegen, um den Zeitwert einer Verpflichtung aus dem Abgang von Anlagevermögen zuverlässig zu schätzen. FIN 47 ist spätestens zum Ende des Geschäftsjahrs 2005 anzuwenden. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkungen von FIN 47 auf den Konzernabschluss.

Im Juni 2005 wurde die FASB Staff Position (»FSP«) FAS 143-1 »Accounting for Electronic Equipment Waste Obligations« herausgegeben. FSP FAS 143-1 behandelt die Bilanzierung von Verpflichtungen, die aufgrund der Richtlinie 2002/96/EC (die »Richtlinie«) der Europäischen Union (»EU«) über Elektro- und Elektronik-Altgeräte entstehen und in jeweiliges nationales Recht umzusetzen ist. Nach der Richtlinie verbleibt die Verpflichtung zur Entsorgung von historischen Altgeräten (vor dem 13. August 2005 in Verkehr gebracht) beim kommerziellen Nutzer bis die Geräte ersetzt werden. Dann kann je nach Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht der EU-Mitgliedstaaten die Entsorgungsverpflichtung auf den Hersteller des Ersatzgerätes übergehen. Wird das Gerät beim kommerziellen Nutzer nicht ersetzt, verbleibt die Verpflichtung bis zur Aufgabe des Gerätes beim Nutzer. FSP FAS 143-1 verlangt, dass kommerzielle Nutzer die Bestimmungen von SFAS 143 »Accounting for Asset Retirement Obligations« auf eine Verpflichtung im Zusammenhang mit historischen Altgeräten anwenden. FSP FAS 143-1 ist in der ersten Berichtsperiode anzuwenden, die nach dem Zeitpunkt der Umsetzung in nationales Recht durch den jeweiligen EU-Mitgliedstaat endet. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkungen von FSP FAS 143-1 auf den Konzernabschluss.

Im Juni 2005 hat das FASB Emerging Issues Task Force (»EITF«) 04-5, »Determining Whether a General Partner, or the General Partners as a Group, Controls a Limited Partnership or Similar Entity When the Limited Partners Have Certain Rights« ratifiziert. Gemäß EITF 04-5 wird vermutet, dass die Komplementäre einer Kommanditgesellschaft diese unabhängig vom Umfang ihres Anteilsbesitzes an der Kommanditgesellschaft kontrollieren. Ein Komplementär hat die Rechte der Kommanditisten und ihre Auswirkung auf die Kontrollvermutung abzuschätzen. Die Komplementäre kontrollieren die Kommanditgesellschaft nicht, wenn die Kommanditisten (a) die durchsetzbare Möglichkeit haben, die Kommanditgesellschaft entweder aufzulösen oder die Komplementäre auf andere Weise ohne Angabe von Gründen aus der Gesellschaft auszuschließen oder (b) die Kommanditisten erhebliche Mitspracherechte haben. EITF 04-5 ist von den Komplementären aller neu gegründeten Kommanditgesellschaften und Kommanditgesellschaften, deren Gesellschaftsvertrag abgeändert wird, nach dem 29. Juni 2005 anzuwenden. Von den Komplementären aller anderen Kommanditgesellschaften ist EITF 04-5 auf die erste Berichtsperiode von nach dem 15. Dezember 2005 beginnenden Geschäftsjahren anzuwenden. Für diese gestattet EITF 04-5 wahlweise zwei Übergangsmethoden. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von EITF 04-5 auf den Konzernabschluss.

Ebenfalls im Juni 2005 hat das FASB EITF 05-5 »Accounting for Early Retirement or Postemployment Programs with Specific Features (Such As Terms Specified in Altersteilzeit Early Retirement Arrangements)« ratifiziert. EITF 05-5 regelt die Bilanzierung der deutschen Regelungen zur Altersteilzeit (»ATZ«), einem Programm zur Frührentierung, und anderen Programmen zur Frührentierung, die gleiche oder ähnliche Bestimmungen aufweisen. Das deutsche ATZ Programm ist ein Programm zur Frührentierung, das entworfen wurde, um den Arbeitnehmern einer bestimmten Altersgruppe einen Anreiz zu bieten, vor Erreichen des gesetzlichen Rentenalters aus einer Voll- oder Teilzeitbeschäftigung in den Vorruhestand zu wechseln. Dem Arbeitnehmer werden unter dem ATZ Programm zusätzliche Beträge als Gehalt bzw. als Beiträge zur Sozialversicherung gewährt, die dem Arbeitgeber unter bestimmten Voraussetzungen mittels Zuschüssen von der Bundesregierung erstattet werden. Gemäß EITF 05-5 hat der Arbeitgeber die Mehraufwendungen nach den Bestimmungen von SFAS 112 »Employer's Accounting for Postretirement Benefits« als weitere Leistungen nach Beendigung der Beschäftigungsphase zu erfassen. Die Erfassung des Aufwands aus diesen Leistungen erfolgt über die verbleibende Beschäftigungsphase, die mit der Unterzeichnung einer individuellen Vereinbarung durch den Arbeitnehmer beginnt und mit dem Abschluss der aktiven Beschäftigungsphase endet. Der Zuschuss von der Bundesregierung ist zu berücksichtigen, wenn der Arbeitgeber die notwendigen Voraussetzungen erfüllt und der Anspruch auf Erstattung besteht. Die Auswirkung aus der Anwendung von EITF 05-5 ist prospektiv in den Geschäftsjahren zu berücksichtigen, die nach dem 15. Dezember 2005 beginnen. Die Erstanwendung ist wie eine Schätzungsänderung zu berichten. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von EITF 05-5 auf den Konzernabschluss.

**Zusammengefasste Finanzinformationen.** Die DaimlerChrysler AG garantiert als Muttergesellschaft des Konzerns vollumfänglich und uneingeschränkt für bestimmte öffentlich begebene Mittelaufnahmen ihrer 100%-igen Tochtergesellschaft DaimlerChrysler North America Holding Corporation. Zusammengefasste konsolidierte Finanzinformationen für die DaimlerChrysler AG, die DaimlerChrysler North America Holding Corporation und für alle anderen Tochtergesellschaften in Summe sind in dem am 28. Juli 2005 bei der SEC eingereichten Zwischenabschluss (Form 6-K) enthalten.

## 2. Darstellung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen in der Konzern-Kapitalflussrechnung

DaimlerChrysler hat in Vorperioden sämtliche Effekte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen innerhalb der Konzern-Kapitalflussrechnung dem Cash Flow aus der Investitionstätigkeit zugeordnet. Diese Vorgehensweise führte dazu, dass hinsichtlich derjenigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die aus dem Verkauf von Vorräten resultierten, ein Zufluss von Zahlungsmitteln im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit und ein Abfluss von Zahlungsmitteln im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit dargestellt wurde, obwohl aus konsolidierter Sicht keine Zahlungsströme bestanden. Beruhend auf Hinweisen von Mitarbeitern der SEC hat DaimlerChrysler im Jahr 2004 beschlossen, die Effekte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, soweit sie direkt im Zusammenhang mit dem Verkauf von DaimlerChrysler-Produkten stehen, auf Konzernebene dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zuzuordnen. Diese Darstellung führte im Ergebnis dazu, dass Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services eliminiert wurden. DaimlerChrysler hat darüber hinaus beschlossen, dass zu Zwecken der Vergleichbarkeit die Darstellung für das erste Halbjahr 2004 ebenfalls geändert wird.

Die Zahlungsströme bezüglich der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die nicht mit dem Verkauf von Vorräten in Verbindung stehen, sowie der Forderungen gegenüber Endkunden im Zusammenhang mit der Lieferung oder dem Verkauf über einen unabhängigen Händler, werden weiterhin innerhalb des Cash Flows aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen.

Der Bestand an Zahlungsmitteln zum 30. Juni 2004, die Netto-Veränderung der Zahlungsmittel sowie der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit für das erste Halbjahr 2004 blieben unverändert. Die Auswirkungen der Umgliederung auf die Cash Flows aus Geschäfts- und Investitionstätigkeit der Konzern-Kapitalflussrechnung für das erste Halbjahr 2004 betragen:

	Erstes Halbjahr 2004
<b>Angaben in Mio. €</b>	
Cash Flow der Geschäftstätigkeit wie bisher berichtet	8.800
Aus dem Cash Flow der Investitionstätigkeit umgegliederte Beträge	(1.155)
Cash Flow der Geschäftstätigkeit nach Umgliederung	7.645
<hr/>	
Cash Flow der Investitionstätigkeit wie bisher berichtet	(10.306)
In den Cash Flow aus Geschäftstätigkeit umgegliederte Beträge	1.155
Cash Flow der Investitionstätigkeit nach Umgliederung	(9.151)

### 3. Wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen

**Toll Collect.** Wie in Anmerkung 3 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss für das Jahr 2004 ausführlich erläutert, haben DaimlerChrysler Financial Services AG (»DaimlerChrysler Financial Services«), die Deutsche Telekom AG (»Deutsche Telekom«) und die Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. (»Cofiroute«) (insgesamt das »Konsortium«) im Dezember 2002 einen Konsortialvertrag geschlossen, um ein elektronisches Mautsystem zu entwickeln und im Rahmen einer gemeinsamen Projektgesellschaft aufzubauen sowie zu betreiben. Basis hierfür ist eine Vereinbarung über die Entwicklung, den Aufbau und den Betrieb eines elektronischen Systems zur Erfassung und Erhebung von Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, die im September 2002 zwischen DaimlerChrysler Financial Services, Deutsche Telekom und Cofiroute sowie der Bundesrepublik Deutschland getroffen wurde (»Betreibervertrag«). DaimlerChrysler Financial Services und die Deutsche Telekom halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH) (zusammen »Toll Collect«). Cofiroute hält die restlichen 10% der Anteile an diesen beiden Gesellschaften. Die Risiken und Verpflichtungen von Cofiroute sind auf den Betrag von € 70 Mio. beschränkt. DaimlerChrysler und Deutsche Telekom sind gesamtschuldnerisch verpflichtet, Cofiroute von weiteren Ansprüchen freizustellen.

In der Umsetzungsvereinbarung zur Einigung über die Fortsetzung des Mautprojektes, die am 23. April 2004 abgeschlossen wurde, verabredeten die Bundesrepublik Deutschland und die Konsortialmitglieder, das Mautsystem unter Verwendung von on-board-units (»OBUs«), die im Vergleich zu den ursprünglichen Vorgaben über eine geringfügig eingeschränkte Funktionalität verfügen, zum 1. Januar 2005 einzuführen (Beginn von Phase 1). Sofern nicht einvernehmlich die Phase 1 um bis zu ein Jahr verlängert wird, wird das Mautsystem unter Verwendung von vollfunktionsfähigen OBUs zum 1. Januar 2006 installiert und in Betrieb genommen (Beginn von Phase 2).

Nach dem am 14. Dezember 2004 erfolgten Beitritt der Toll Collect GmbH zum Betreibervertrag erhielt Toll Collect GmbH am 15. Dezember 2004 von der Bundesrepublik Deutschland die »Besondere Vorläufige Betriebserlaubnis« für das Mauterhebungssystem in Phase 1; das System wurde am 1. Januar 2005 mit geringfügig eingeschränkter Funktionalität in Betrieb genommen. Die weitere Einführung des Mautsystems mit einer vollen Funktionalität verläuft nach Plan.

Mit erfolgreicher Inbetriebnahme der Phase 1 erhält die Toll Collect GmbH für den Zeitraum ab 1. Januar 2005 von der Bundesrepublik Deutschland eine Vergütung für die Infrastruktur und den Betrieb des Mautsystems. Aufgrund der geringfügigen Einschränkung der Funktionalität während der Phase 1 beträgt die aktuelle Vergütung gemäß der Umsetzungsvereinbarung nur 95% der nach dem Betreibervertrag vorgesehenen Vergütung der Toll Collect GmbH. Während der Phase 1 ist laut Umsetzungsvereinbarung die Aufrechnung mit von der Bundesrepublik Deutschland geforderten Ansprüchen aus der Zeit vor dem 1. Januar 2005, insbesondere aus Vertragsstrafen und Schadensersatz bezüglich Mautausfälle, ausgeschlossen.

Nach der Umsetzungsvereinbarung haften die Toll Collect GmbH bzw. das Konsortium für entstandene Netto-Mautausfälle (Mautausfälle abzüglich der Vergütung der Toll Collect GmbH) der Bundesrepublik Deutschland während der Phase 1 bis zu einem Betrag von € 1 Mrd. pro Jahr, jedoch höchstens bis zu einem Betrag von € 83,4 Mio. pro Kalendermonat.

Das Versäumnis, verschiedenen Verpflichtungen nachzukommen, die aus dem Betreibervertrag hervorgehen, kann zu Vertragsstrafen, weiteren Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen führen, die im weiteren Verlauf ein erhebliches Ausmaß erreichen könnten. Die Vertragsstrafen und Vergütungsminderungen sind jedoch in ihrer Höhe wie folgt begrenzt: Während der ersten neun Monate nach Erteilung der Vorläufigen Betriebserlaubnis auf € 75 Mio. pro Jahr, danach bis zur Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf einen jährlichen Gesamtbetrag von € 150 Mio., und für die Folgejahre auf einen jährlichen Gesamtbetrag von € 100 Mio. Diese Beträge erhöhen sich pro Betriebsjahr um 3%. Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen des Bundes im Falle einer Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber Dritten werden nicht auf die Begrenzung von € 1 Mrd. pro Jahr in Phase 1 angerechnet. Vom Aufrechnungsverbot der Umsetzungsvereinbarung sind Vertragsstrafen und Schadensersatz nicht erfasst, soweit diese ab dem Beginn der Phase 1 entstehen können. Die Bundesrepublik Deutschland hat die Aufrechnung mit behaupteten Ansprüchen bereits angekündigt.

Die Konsortialmitglieder haben die Verpflichtung, gesamt- und einzelschuldnerisch, weiteres Eigenkapital der Toll Collect GmbH bereitzustellen, um eine Eigenkapitalquote in Höhe von mindestens 15% (nach HGB) zu gewährleisten (sog. »Kapitalintakthalteerklärung«). Diese Verpflichtung endet mit Ablauf des Betreibervertrages am 31. August 2015 oder früher, falls der Betreibervertrag vorzeitig gekündigt werden sollte. Eine solche Verpflichtung könnte eintreten, falls Toll Collect GmbH Vergütungsminderungen hinnehmen muss oder falls die Bundesrepublik Deutschland gegen die Toll Collect GmbH entgangene Mauteinnahmen für Zeiträume, in denen das Mautsystem nicht vertragsgemäß funktionierte, durchsetzt, oder falls Toll Collect GmbH Vertragsstrafen, die aus den oben genannten Vereinbarungen hervorgehen könnten, entrichten muss. Falls solche Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen oder andere Ereignisse dazu führen, dass die Eigenkapitalquote der Toll Collect GmbH unter das vertraglich vereinbarte Minimum fällt, sind die Konsortialmitglieder verpflichtet, die Geschäftstätigkeit von Toll Collect GmbH finanziell so auszustatten, dass die erforderliche Mindesteigenkapitalquote erreicht wird.

Das maximale Verlustrisiko aus der Kapitalintakthalteerklärung kann aufgrund der oben beschriebenen Unsicherheiten nicht mit ausreichender Sicherheit eingeschätzt werden. Das maximale Verlustrisiko kann das Risiko aus Bankgarantien und die bereits durch Rückstellungen abgedeckten Risiken wesentlich übersteigen.

**debis AirFinance.** Im Rahmen der Konzernstrategie zur Konzentration auf das automobiler Kerngeschäft hat DaimlerChrysler im Juni 2005 seinen Anteil in Höhe von 45% an debis AirFinance B.V. (»dAF«) sowie die noch ausstehenden nachrangigen Darlehensforderungen und unbesicherten Darlehen zu einem Verkaufspreis von € 325 Mio. in bar an Cerberus Capital Management, L.P. verkauft. DaimlerChrysler hat sich verpflichtet, gegebenenfalls auftretende Risiken, die Geschäftsjahre vor dem Verkauf betreffen, bis zu einem Betrag von maximal \$ 30 Mio. zu übernehmen. Der Verkauf hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf das Konzernergebnis. Bis zur Veräußerung wurde das Investment in dAF nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

#### 4. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

Am 14. März 2003 erwarb DaimlerChrysler im Rahmen der weltweiten Strategie für das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge von der Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) einen Minderheitsanteil in Höhe von 43% an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»MFTBC«) zu einem Kaufpreis von € 764 Mio. in bar, zuzüglich verschiedener direkt zuordenbarer Anschaffungsnebenkosten. MFTBC entwickelt, konstruiert, produziert, montiert und verkauft, insbesondere in Japan und anderen asiatischen Ländern, leichte, mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge und Busse. Ebenfalls am 14. März 2003 erwarben zehn Gesellschaften der Mitsubishi Gruppe von MMC gemäß einer gesonderten Vereinbarung einen Minderheitsanteil von insgesamt 15% an MFTBC zu einem Kaufpreis von rund € 266 Mio. in bar. Am 18. März 2004 erwarb DaimlerChrysler von MMC einen zusätzlichen Anteil in Höhe von 22% an MFTBC zu einem Kaufpreis von € 394 Mio. in bar. Infolge dieser Transaktionen wurde der Anteil von MMC an MFTBC auf einen 20%-Minderheitsanteil reduziert. Insgesamt bezahlte DaimlerChrysler für den Mehrheitsanteil von 65% an MFTBC € 1.251 Mio. Dieser Betrag ergibt sich aus den Kaufpreisen inklusive der direkt zurechenbaren Anschaffungsnebenkosten für die Erwerbe in den Jahren 2003 (€ 770 Mio.) und 2004 (€ 394 Mio.) sowie einem Betrag in Höhe von € 87 Mio., der im Rahmen der Anteilserwerbe an MMC durch den Konzern entrichtet wurde und indirekt MFTBC zuzuordnen war. MMC wurde zum Zeitpunkt des Mehrheitserwerbs an MFTBC nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. DaimlerChrysler ordnet die konsolidierten Ergebnisse von MFTBC ab dem Zeitpunkt des Mehrheitserwerbs dem Segment Nutzfahrzeuge zu. Vor diesem Zeitpunkt wurden die anteiligen Ergebnisse des Konzerns nach der Equity-Methode in das Segment Nutzfahrzeuge einbezogen.

Nach dem Erwerb des Mehrheitsanteils an MFTBC durch DaimlerChrysler wurden Qualitätsprobleme bei MFTBC-Fahrzeugen erkannt, die nach dem Juli 1974 produziert wurden. Während des zweiten und dritten Quartals 2004 hat DaimlerChrysler diese Qualitätsthemen umfassend beurteilt und notwendige technische Lösungen sowie die Vorgehensweise zur Behebung dieser Qualitätsprobleme festgesetzt. Die in den Zwischenabschlüssen des Jahres 2004 enthaltenen Aufwendungen basierten auf dem jeweiligen Stand der Untersuchungen und auf den von DaimlerChrysler vorgenommenen Schätzungen der wahrscheinlich anfallenden Kosten zur Behebung der Qualitätsprobleme.

Von den bei MFTBC im Jahr 2004 entstandenen Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen in Höhe von € 1,1 Mrd. wurden bei DaimlerChrysler (1) € 0,1 Mrd. noch im Finanzergebnis gebucht, da die Abschlüsse von MFTBC mit einem Monat Zeitversatz im Konzernabschluss einbezogen werden. Dieser Betrag betrifft das anteilige Ergebnis von DaimlerChrysler an Beträgen, die als Wertaufhellung von Einschätzungen einzustufen waren, die vor der Vollkonsolidierung von MFTBC vorgenommen wurden. Aufwendungen von (2) € 0,7 Mrd. wurden den Umsatzkosten des dritten Quartals 2004 zugeordnet, da sich diese auf den ersten Anteilserwerb von 43% der Anteile an MFTBC aus dem Jahr 2003 bezogen, für den die Kaufpreisuordnung auf die Vermögensgegenstände und Schulden bereits abgeschlossen war. Dieser Betrag beinhaltet auch den 35%-igen Anteil der Minderheitsgesellschaften von MFTBC an diesen Aufwendungen. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Erstkonsolidierung des im Jahr 2004 erworbenen 22%-Anteils an MFTBC (3) € 0,2 Mrd. den Geschäftswerten und (4) € 0,1 Mrd. den aktiven latenten Steuern zugeordnet.

Im ersten Quartal 2005 hat MFTBC die Untersuchung der Qualitätsthemen abgeschlossen und den Umfang der erforderlichen Maßnahmen abschließend festgelegt. Aufgrund der im Verlauf der Untersuchungen gewonnenen Informationen hat DaimlerChrysler im ersten Quartal 2005 eine Anpassung der Schätzung für wahrscheinliche Kosten im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen vorgenommen und hierdurch einen zusätzlichen Aufwand von € 5 Mio. erfasst. MFTBC erwartet, die Behebung der Mehrzahl der Qualitätsprobleme bis zum Ende des ersten Quartals 2006 abzuschließen.

In den Verträgen über den Erwerb der 43% und 22% der Anteile an MFTBC wurde vereinbart, dass DaimlerChrysler das Recht zu Kaufpreisanpassungen zusteht, sollte sich später herausstellen, dass die in den Abschlüssen von MFTBC ausgewiesene Rückstellungshöhe für Produktgarantien unzutreffend ist. Die mit MMC diesbezüglich geführten Verhandlungen führten am 4. März 2005 zum Abschluss eines Vergleichs über Kaufpreisanpassungen zugunsten von DaimlerChrysler. Aufgrund der Vereinbarung erhielt DaimlerChrysler (1) den verbliebenen 20%-Anteil von MMC an MFTBC, (2) eine Zahlung in Höhe von € 72 Mio., (3) Wechsel zu einem Nennwert von insgesamt € 143 Mio., die in den folgenden vier Jahren in vier gleichen Raten fällig werden, und (4) bestimmte andere Vermögensgegenstände und Rechte für den Vertrieb von MFTBC-Produkten in einem asiatischen Markt. Darüber hinaus haben beide Parteien die Bedingungen ihrer Zusammenarbeit in weiteren Vereinbarungen geregelt. Der ermittelte Marktwert der von MMC erhaltenen Entschädigung beträgt € 0,5 Mrd. und wurde in Übereinstimmung mit der Bilanzierung der Qualitätsmaßnahmen nach dem Mehrheitserwerb der Anteile dem Periodenergebnis und dem Goodwill zugeordnet. Die Umsatzkosten des ersten Quartals 2005 wurden entsprechend den im zweiten und dritten Quartal 2004 von DaimlerChrysler vereinnahmten anteiligen Verlusten (nach Steuern) für Qualitätsmaßnahmen um € 0,3 Mrd. reduziert. Der Geschäftswert an MFTBC wurde um € 0,2 Mrd. vermindert.

Durch diese Vereinbarung mit MMC erhöhte sich der Mehrheitsanteil von DaimlerChrysler an MFTBC von 65% auf 85% und der Gesamtkaufpreis für den Erwerb der Anteile an MFTBC verminderte sich nach Kaufpreisrückerstattung auf € 1.014 Mio. Zum 30. Juni 2005 ist aus der abschließenden Kaufpreisuordnung für MFTBC ein steuerlich nicht abzugsfähiger Geschäftswert in Höhe von € 53 Mio. entstanden, der dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet wurde.

##### **5. Umsatzkosten und übrige Aufwendungen**

Aufgrund der Absatzentwicklung des smart roadster und des smart forfour sowie aufgrund der Absenkung der erwarteten Fahrzeugabsätze hat DaimlerChrysler im Verlauf des ersten Quartals 2005 das Produktionsvolumen dieser Fahrzeuge reduziert. Die Lieferanten wurden über die geringeren Produktionszahlen informiert. Diese Entwicklungen führten einerseits zu höheren operativen Verlusten und zu geringeren Zahlungsmittelzuflüssen und andererseits zur Annahme, dass diese Verlustsituation auch zukünftig anhalten wird. Dementsprechend untersuchte DaimlerChrysler im ersten Quartal 2005 die Werthaltigkeit der Buchwerte der Sachanlagen, die weitgehend unabhängig von anderen Vermögensgegenständen und Schulden des Konzerns Zahlungsströme generieren. Der smart roadster wird in einer Produktionsstätte in Frankreich hergestellt; die Gruppe von Vermögensgegenständen, die dem smart forfour zuzuordnen sind, besteht aus Immobilienbesitz und Anlagen einer Produktionsstätte in Deutschland sowie aus gemieteten Anlagen bei Zulieferern, die jedoch in der Konzernbilanz von DaimlerChrysler ausgewiesen werden. Als Ergebnis der Werthaltigkeitsuntersuchung erfasste DaimlerChrysler im zweiten Quartal 2005 bzw. im ersten Halbjahr 2005 außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von € 7 Mio. bzw. € 447 Mio., die in den Umsatzkosten enthalten sind. Der Abschreibungsbetrag stellt in Summe den Wert dar, um den die Buchwerte der Sachanlagen die jeweiligen Zeitwerte übersteigen. Der nach den Abschreibungen verbliebene Buchwert der Vermögensgegenstände entspricht dem geschätzten Zeitwert der Grundstücke und Gebäude.

Aufgrund der ungünstigen Geschäftsentwicklung im ersten Quartal 2005 hat der Konzern zudem beschlossen, die Produktion des smart roadster zum Jahresende 2005 einzustellen und Händlern Verkaufsanreize für diese Produkte anzubieten. Infolgedessen ergaben sich im zweiten Quartal 2005 und im ersten Halbjahr 2005 Belastungen von € 35 Mio. und € 132 Mio. Diese Aufwendungen entstanden durch Abschreibungen auf Vorratsbestände, höhere Verkaufsanreize und geringere Restwerte von Fahrzeugen, die als Erhöhung der Umsatzkosten bzw. Verminderung der Umsatzerlöse erfasst wurden.

Weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung von smart entstanden im zweiten Quartal 2005 bzw. in den ersten sechs Monaten des Jahres 2005 in Höhe von € 227 Mio. bzw. € 275 Mio., im Wesentlichen aufgrund von Lieferantenanprüchen durch die geplante Einstellung der Produktion des smart roadster sowie einer Anpassung der Produktionszahlen des smart forfour. Hierin sind auch Ausgleichsleistungen an das Händlernetzwerk enthalten. Diese Aufwendungen wurden in den Umsatz- und den Vertriebskosten erfasst.

In Zusammenhang mit den Tätigkeiten des Geschäftsbereichs smart hat DaimlerChrysler darüber hinaus im ersten Quartal 2005 beschlossen, die Entwicklung des smart SUV, dessen Markteinführung für das Jahr 2006 geplant war, nicht weiter zu verfolgen. Infolge dieser Entscheidung mussten Werkzeuge und Anlagen in der vorgesehenen Produktionsstätte in Brasilien sowie sich im Bau befindliche Ausrüstungsgegenstände bei Lieferanten, für die feste Abnahmeverpflichtungen bestehen und für die keine anderweitige Verwendung besteht, abgeschrieben werden. Die Abschreibungen hierfür, die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten sind, betragen im ersten Quartal des Jahres 2005 € 61 Mio. Durch die Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen ergaben sich im zweiten Quartal 2005 Aufwendungen von € 13 Mio. und im ersten Halbjahr 2005 von € 167 Mio., die ebenfalls in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen berücksichtigt sind.

Darüber hinaus sind im zweiten Quartal 2005 Pläne zur Verminderung des Personals an den Standorten Böblingen und Hambach beschlossen worden. Entsprechend diesen Plänen wurden zum 30. Juni 2005 50 Mitarbeiter von anderen Bereichen des Konzerns übernommen und weiterbeschäftigt, während 232 Beschäftigte in Deutschland Abfindungsleistungen akzeptiert haben; diese Leistungen beinhalten gemäß einer Tarifvereinbarung Abfindungszahlungen, die Fortführung der Lohn- und Gehaltsbezüge für einen bestimmten Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses sowie die Unterstützung bei der Suche nach einer neuen Arbeitsstelle. Die Mitarbeiter sind seit dem 30. Juni 2005 freigestellt. In diesem Zusammenhang wurden im zweiten Quartal 2005 Rückstellungen für Personalmaßnahmen (€ 28 Mio.) und Beratungsleistungen (€ 1 Mio.) gebildet.

Die gesamten Aufwendungen für die Neuausrichtung von smart sind dem Segment Mercedes Car Group zugeordnet. Die bilanzierten Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten in Höhe von € 286 Mio., die zum Ende des ersten Quartals gebildet wurden, und die in darauf folgenden Perioden zu Zahlungsmittelabflüssen führen, haben sich wie folgt entwickelt:

	Sozialpläne	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
<b>Angaben in Mio. €</b>			
<b>Stand per 31. März 2005</b>	-	286	<b>286</b>
Zusätzliche Aufwendungen	28	271	<b>299</b>
Zahlungen	-	(60)	<b>(60)</b>
<b>Stand per 30. Juni 2005</b>	<b>28</b>	<b>497</b>	<b>525</b>

Die Mercedes Car Group erwartet im zweiten Halbjahr 2005 Auszahlungen von bis zu € 0,5 Mrd. für bereits aufwandswirksam berücksichtigte Maßnahmen. Über die im ersten Halbjahr 2005 entstandenen Aufwendungen hinaus werden im Verlauf des Jahres 2005 nur noch geringfügige Ergebniseffekte aus der Anpassung bisher getroffener Annahmen an tatsächliche Entwicklungen erwartet. Die Kernmaßnahmen werden voraussichtlich mit Beendigung des Jahres 2005 abgeschlossen werden.

#### 6. Turnaround-Plan für die Chrysler Group

Im Jahr 2001 hat der Aufsichtsrat von DaimlerChrysler einem mehrjährigen Turnaround-Plan für die Chrysler Group zugestimmt. Die Kernmaßnahmen des mehrjährigen Turnaround-Plans sahen den Abbau von Arbeitsplätzen sowie den Abbau von Überkapazitäten vor.

Aufgrund von Anpassungen ergaben sich für den Turnaround-Plan im ersten Halbjahr des Jahres 2005 Nettoerträge in Höhe von € 3 Mio. (€ 2 Mio. nach Steuern), die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen sind (€ 4 Mio. bzw. € (1) Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese Anpassungen stehen im Zusammenhang mit Aufwendungen für die Schließung oder Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten, die vor dem Jahre 2005 stattgefunden haben.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im ersten Halbjahr 2004 betragen € 52 Mio. (€ 33 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 49 Mio. bzw. € 3 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese Anpassungen beinhalteten Kosten im Zusammenhang mit der Schließung oder Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten in den Jahren 2004 und 2005.

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Verminderung des Personals wurden im ersten Halbjahr 2005 um € 1 (2004: € 10) Mio. angepasst. Dieser Betrag wurde auf der Grundlage von Einkommen, Alter und geleisteten Dienstjahren berechnet. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2004 wurden die Programme zur Früh pensionierung von 503 Beschäftigten angenommen. Zusätzlich wurden 1.817 Beschäftigte im ersten Halbjahr 2004 durch betriebsbedingte Kündigungen freigesetzt. Für insgesamt im Rahmen des Turnaround-Plans vorgenommene betriebsbedingte Kündigungen sind im ersten Halbjahr des Jahres 2005 Abfindungszahlungen in Höhe von € 14 (2004: € 27) Mio. geleistet worden, die entsprechend die Rückstellung vermindert haben.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2004 nahm die Chrysler Group zudem Anpassungen auf zuvor vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen von € 44 Mio. vor; im gleichen Zeitraum des Jahres 2005 ergab sich kein Wertberichtigungsbedarf. Für Zahlungsverpflichtungen aus der Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen und aus Rückstellungen im Zusammenhang mit der Veräußerung oder Schließung von Aktivitäten ergaben sich im ersten Halbjahr 2005 weitere Anpassungen (Ertrag) in Höhe von € 4 (2004: Ertrag von € 2) Mio.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2005 leistete die Chrysler Group Zahlungen im Zusammenhang mit zuvor aufwandswirksam berücksichtigten Maßnahmen in Höhe von € 44 (2004: € 130) Mio. Die Chrysler Group erwartet im Jahr 2005 weitere Zahlungen in Höhe von rund \$ 133 Mio. für die bereits aufwandswirksam berücksichtigten Maßnahmen. Im Jahr 2005 können möglicherweise weitere aufwandswirksame Anpassungen für den Turnaround-Plan, insbesondere infolge der Veräußerung oder Schließung ausgewählter Betriebsstätten, entstehen.

Zum 30. Juni 2005 beträgt die Rückstellung für Maßnahmen zum Personalabbau € 157 (31. Dezember 2004: € 160) Mio. und die Rückstellung für sonstige Aufwendungen beläuft sich auf € 46 (31. Dezember 2004: € 60) Mio.

## 7. Steuern vom Einkommen und Ertrag

Im Jahr 2004 wurde in den USA der »American Jobs Creation Act of 2004« verabschiedet. Eine der hierin enthaltenen Gesetzesänderungen führt dazu, dass unter bestimmten Bedingungen US-amerikanische Gesellschaften bisher bei nicht US-amerikanischen Töchtern thesaurierte Gewinne bei Ausschüttung zu 85% steuerfrei vereinnahmen können. Im zweiten Quartal 2005 hat DaimlerChrysler North America Holding Corporation, eine US-amerikanische 100%-Beteiligung von DaimlerChrysler, die Analyse der Gesetzesänderung und die Bewertung der verschiedenen möglichen Ausschüttungsalternativen im Wesentlichen abgeschlossen. Demnach wird erwartet, dass sich der Ausschüttungsbetrag in 2005 auf bis zu \$ 2,7 Mrd. beläuft und der in diesem Zusammenhang anfallende zusätzliche Steuer- aufwand, abhängig von der Umsetzung der steuerlichen Modelle, zwischen \$ 83 Mio. und \$ 150 Mio. beträgt. Im zweiten Quartal 2005 wurde ein Steueraufwand von € 66 Mio. (\$ 83 Mio.) ergebniswirksam berücksichtigt.

## 8. Geschäftswerte

Der Buchwert der Geschäftswerte hat sich in den ersten sechs Monaten des Jahres 2005 um insgesamt € 43 Mio. erhöht. Der Geschäftswert von MFTBC verminderte sich in diesem Zeitraum um € 198 Mio. (siehe Anmerkung 4); die sonstigen Buchwertänderungen resultierten im Wesentlichen aus Wechselkurseffekten.

## 9. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte setzen sich wie folgt zusammen:

	30. Juni 2005	31. Dez. 2004
<b>Angaben in Mio. €</b>		
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.453	1.309
Kumulierte Abschreibungen	(907)	(806)
Buchwert	546	503
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	2.459	2.168
	3.005	2.671

Die per 30. Juni 2005 von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie selbst erstellte oder selbst genutzte Software. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2005 waren Zugänge in Höhe von € 138 Mio. zu verzeichnen. Die gesamten Abschreibungen betragen im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2005 € 47 Mio. und € 94 Mio. (2004: € 42 Mio. und € 80 Mio.)

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

## 10. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

	30. Juni 2005	31. Dez. 2004
<b>Angaben in Mio. €</b>		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.031	1.746
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.215	2.545
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	15.316	12.792
Geleistete Anzahlungen	54	75
	20.616	17.158
Erhaltene Anzahlungen	(468)	(366)
	20.148	16.792

## 11. Zahlungsmittel

Zum 30. Juni 2005 beinhalten die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel Guthaben mit einer Ursprungslaufzeit von mehr als drei Monaten in einer Höhe von € 135 (31. Dezember 2004: € 390) Mio.

## 12. Eigenkapital

Im ersten Halbjahr 2005 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,6 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien zu einem Kaufpreis von € 21,0 Mio. erworben, von denen 0,4 Mio. zu einem Veräußerungserlös in Höhe von € 15,6 Mio. an Mitarbeiter ausgegeben wurden. Zum 30. Juni 2005 werden 0,2 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien mit einem Buchwert von € 5,3 Mio. als Eigene Anteile gehalten. Diese Aktien sind zur Ausgabe bei künftigen Belegschaftsaktienprogrammen vorgesehen.

Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 6. April 2005 wurde DaimlerChrysler ermächtigt, bis zum 6. Oktober 2006 für bestimmte vordefinierte Zwecke eigene Aktien mit einem auf diese Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von höchstens € 263 Mio. – das sind knapp 10% des Grundkapitals per 31. Dezember 2004 – zu erwerben.

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

Die Hauptversammlung hat ebenfalls beschlossen, € 1.519 Mio. Dividende (€ 1,50 pro Aktie) für das Geschäftsjahr 2004 an die Aktionäre auszuschütten. Die Dividende wurde am 7. April 2005 an jene Aktionäre ausbezahlt, die am 6. April 2005 Aktieninhaber waren.

### 13. Aktienorientierte Vergütung

Die im Konzernergebnis für das zweite Quartal 2004 und das erste Halbjahr 2005 bzw. 2004 enthaltenen Aufwendungen für aktienorientierte Vergütungsformen sind geringer als sie es bei der Bilanzierung von Zeitwerten für alle Vergütungsformen, die seit dem In-Kraft-Treten von SFAS 123 »Accounting for Stock-Based Compensation« gewährt wurden, gewesen wären.

Die folgende Tabelle stellt die Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Ergebnis je Aktie dar, die sich bei Anwendung von SFAS 123 auf alle ausstehenden und noch nicht ausübaren Optionsrechte für das zweite Quartal der Geschäftsjahre 2005 bzw. 2004 ergeben hätten.

	Zweites Quartal	
	2005	2004
<b>Konzernergebnis (in Mio. €)</b>		
Konzernergebnis	737	577
Zuzüglich: Personalaufwand (-ertrag) nach Steuern im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	(1)	19
Abzüglich: Summe Personalertrag (-aufwand) nach Steuern im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	1	(27)
Pro-forma-Konzernergebnis	737	569
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>		
Ergebnis je Aktie	0,73	0,57
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	0,73	0,56
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,73	0,57
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,73	0,56

Die folgende Tabelle stellt die Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Ergebnis je Aktie dar, die sich bei Anwendung von SFAS 123 auf alle ausstehenden und noch nicht ausübaren Optionsrechte für das erste Halbjahr der Geschäftsjahre 2005 bzw. 2004 ergeben hätten.

	Erstes Halbjahr	
	2005	2004
<b>Konzernergebnis (in Mio. €)</b>		
Konzernergebnis	1.025	989
Zuzüglich: Personalaufwand nach Steuern im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	18	34
Abzüglich: Summe Personalaufwand nach Steuern im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	(20)	(55)
Pro-forma-Konzernergebnis	1.023	968
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>		
Ergebnis je Aktie	1,01	0,98
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	1,01	0,96
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	1,01	0,97
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	1,01	0,95

Im zweiten Quartal 2005 hat der Konzern eine neue Form der aktienorientierten Vergütung eingeführt und den so genannten »Performance Phantom Share Plan« ausgegeben, der die bisherigen Stock Option Pläne sowie die Medium Term Incentive Awards ablöst. Die bestehenden Pläne laufen entsprechend ihren ursprünglichen Laufzeiten weiter.

Im Rahmen des Performance Phantom Share Plans gewährt DaimlerChrysler bezugsberechtigten Mitarbeitern Phantom Shares, welche in Abhängigkeit von der Entwicklung der DaimlerChrysler-Aktie und dem Grad der Erreichung bestimmter Konzernkennzahlen nach 4 Jahren in bar ausbezahlt werden. Die Ermittlung der Zielerreichung basiert auf dem Return on Net Assets und dem Return on Sales im Vergleich zu Benchmarks, die von Wettbewerbern sowie internen Zielgrößen abgeleitet sind. Im Zusammenhang mit dem Performance Phantom Share Plan gibt der Konzern keine neuen DaimlerChrysler-Aktien aus. Im ersten Halbjahr 2005 hat der Konzern 3,6 Mio. Stück Phantom Shares gewährt und in diesem Zusammenhang einen Aufwand von € 11 Mio. berücksichtigt.

### 14. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	30. Juni 2005	31. Dez. 2004
<b>Angaben in Mio. €</b>		
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 14a)	15.863	13.923
Steuern	3.545	3.134
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 14b)	27.259	24.509
	46.667	41.566

## a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

### Pensionspläne

Die Netto-Pensionsaufwendungen für das zweite Quartal 2005 und 2004 setzen sich wie folgt zusammen:

	Zweites Quartal 2005			Zweites Quartal 2004		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
<b>Angaben in Mio. €</b>						
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	184	71	113	160	57	103
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	463	150	313	472	146	326
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(585)	(169)	(416)	(597)	(153)	(444)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	149	49	100	87	32	55
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	72	-	72	97	-	97
Netto-Pensionsaufwendungen	283	101	182	219	82	137

Die Netto-Pensionsaufwendungen für das erste Halbjahr 2005 und 2004 setzen sich wie folgt zusammen:

	Erstes Halbjahr 2005			Erstes Halbjahr 2004		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
<b>Angaben in Mio. €</b>						
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	360	141	219	307	114	193
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	919	300	619	931	292	639
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(1.155)	(338)	(817)	(1.172)	(307)	(865)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	301	99	202	177	67	110
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	138	-	138	167	-	167
Netto-Pensionsaufwendungen	563	202	361	410	166	244

**Zuwendungen an die Fondsvermögen.** Für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 2005 betragen die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Pensionspläne € 21 Mio. und € 55 Mio. Am 4. Juli 2005 hat DaimlerChrysler weitere Zuwendungen in Höhe von € 10 Mio. vorgenommen.

### Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen

Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich für das zweite Quartal 2005 und 2004 wie folgt zusammen:

	Zweites Quartal	
	2005	2004
<b>Angaben in Mio. €</b>		
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	68	66
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	223	227
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(38)	(41)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	74	59
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	(6)	1
Netto-Aufwendungen	321	312

Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich für das erste Halbjahr 2005 und 2004 wie folgt zusammen:

	Erstes Halbjahr	
	2005	2004
<b>Angaben in Mio. €</b>		
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	134	132
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	439	438
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(75)	(81)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	140	108
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	(4)	4
Netto-Aufwendungen	634	601

**Zuwendungen an die Fondsvermögen.** Im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2005 hat DaimlerChrysler keine Zuwendungen an die Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen vorgenommen.

## b) Rückstellungen für sonstige Risiken

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen umfassen die erwarteten Kosten, die sich aus der Verpflichtung ergeben, Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen von Kunden zurückzukaufen; diese Verpflichtungen können aufgrund verschiedener Ursachen entstehen, beispielsweise Rechtsstreitigkeiten, die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen in gewissen Ländern sowie Maßnahmen zur Sicherstellung der Kundenzufriedenheit.

Die Veränderung der Rückstellung für diese Produktgarantien setzt sich wie folgt zusammen:

	2005	2004
<b>Angaben in Mio. €</b>		
Stand zum 1. Januar	10.877	9.230
Wechselkursveränderungen und Änderungen des Konsolidierungskreises	622	666
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(2.874)	(2.265)
Produktgarantien, die im jeweiligen Jahr gewährt wurden	2.419	2.674
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	422	(46)
Stand zum 30. Juni	11.466	10.259

Da DaimlerChrysler davon ausgeht, dass die Aufwendungen von Rückrufaktionen, die in den Veränderungen von in früheren Jahren gewährten Produktgarantien enthalten sind, im Rahmen von Regressansprüchen gegenüber Lieferanten zu einem Großteil geltend gemacht werden können, wurden diese Ansprüche als sonstige Vermögenswerte bilanziert.

Darüber hinaus bietet der Konzern seinen Kunden erweiterte Service- und Wartungsverträge an, die separat in Rechnung gestellt werden. Die Umsätze aus diesen Verträgen werden zu Vertragsbeginn abgegrenzt und im Verhältnis der erwarteten Aufwendungen, auf Basis von Erfahrungswerten, über die Vertragslaufzeit vereinnahmt. Die abgegrenzten Umsätze, die in der Konzernbilanz unter »Passiver Rechnungsabgrenzungsposten« ausgewiesen werden, entwickelten sich wie folgt:

	2005	2004
<b>Angaben in Mio. €</b>		
Stand zum 1. Januar	1.115	1.129
Wechselkursveränderungen	128	37
Umsatzabgrenzung im Berichtszeitraum	281	261
Umsatzrealisierung im Berichtszeitraum	(240)	(229)
Stand zum 30. Juni	1.284	1.198

## 15. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

	30. Juni 2005	31. Dez. 2004
<b>Angaben in Mio. €</b>		
Anleihen	46.722	45.041
Schuldverschreibungen	7.785	6.824
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17.043	17.061
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	489	438
Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft	3.212	3.124
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten	812	1.268
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease« und Restwert-Garantien	3.012	2.864
	79.075	76.620

## 16. Rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, ist DaimlerChrysler Australia/Pacific Pty. Ltd. (»DCAuP«) infolge des finanziellen Zusammenbruchs eines seiner Kunden potentiell hohen Forderungen ausgesetzt. Der Kunde, bei dem es sich um einen der größten privatwirtschaftlichen Busabnehmer von DCAuP handelt, hatte zwischen 1999 und 2000 ca. 200 Busse gekauft und bezahlt. Im April 2003 wurde das Vermögen des Kunden unter Zwangsverwaltung gestellt und später abgewickelt. Der Kunde beschaffte sich Mittel, indem er Busse an Geldgeber verkaufte und dann zurückmietete, die in vielen Fällen nicht existierten oder bereits an Dritte verpfändet waren. Gegen die Geschäftsleiter des Kunden wurde Anklage wegen einer Straftat erhoben. Zivilrechtlich wurde DCAuP im April 2004 von dem Hauptgläubiger des Kunden (National Australia Bank Limited) und im Juni 2004 vom Insolvenzverwalter vor dem Supreme Court of New South Wales auf Schadensersatz verklagt. In den Klagen wird behauptet, dass DCAuP sich durch das Verhalten eines ehemaligen Mitarbeiters in zurechenbarer Weise irreführend und betrügerisch verhalten und damit den Schaden der Kläger herbeigeführt habe. Das Gericht hat die Durchführung eines Mediationsverfahrens angeordnet. Die Kläger haben im Vorfeld des Mediationsverfahrens ihre Forderungen beziffert und streben nunmehr die Zahlung von Schadensersatz in Höhe von in etwa AUD 200 Millionen zuzüglich Kosten an. DaimlerChrysler setzt sich gegen beide Klagen mit Nachdruck zur Wehr.

Wie bereits berichtet, wurde die DaimlerChrysler Corporation in einer beim Davidson County Bezirksgericht in Tennessee eingereichten Klage, in der Sache Flax v. DaimlerChrysler Corporation von einer Jury im November 2004 zu \$ 3,75 Mio. Schadensersatz und \$ 98 Mio. Strafschadensersatz verurteilt. In der Klage wurde behauptet, die Lehne eines im Jahre 1998 hergestellten Dodge Grand Caravan wäre fehlerhaft gewesen und sei gebrochen, als der Caravan von einem anderen Fahrzeug erfasst und dadurch ein Insasse getötet wurde. Infolge der vom Unternehmen gegen das Urteil und die Schadensersatzzuweisungen eingereichten Anträge, hat das Prozessgericht im Juni 2005 den Strafschadensersatz auf \$ 20 Mio. reduziert. Die DaimlerChrysler Corporation beabsichtigt gegen das Urteil und die Schadensersatzzuweisungen Berufung einzulegen.

Wie bereits zuvor berichtet, erhielt DaimlerChrysler am 1. April 1999 von der Europäischen Kommission »Beschwerdepunkte«, in denen dem Konzern die Verletzung der EU-Wettbewerbsregeln durch Behinderung des grenzüberschreitenden Absatzes von Mercedes-Benz-Personenkraftwagen an Endverbraucher im Europäischen Wirtschaftsraum vorgeworfen wurde. Im Oktober 2001 stellte die Europäische Kommission die Verletzung von EU-Wettbewerbsregeln fest und erließ gegen DaimlerChrysler eine Entscheidung, mit der eine Geldbuße in Höhe von ca. € 72 Mio. verhängt wurde. Die von DaimlerChrysler gegen die Entscheidung erhobene Klage ist beim Europäischen Gerichtshof anhängig. Eine Entscheidung des Gerichts wird im September 2005 erwartet.

Im Juli 2005 beantragte DaimlerChrysler Services North America LLC (»DCSNA«) die vorläufige Genehmigung von Vergleichsvereinbarungen in zwei Sammelklageverfahren, in denen behauptet wird, dass DCSNA sich an ethnisch diskriminierenden Kreditvergabepraktiken unter Verstoß gegen US-Bundes- und Staatenrecht beteiligt habe. Die vorläufige Genehmigung wurde in beiden Verfahren, die vor dem US-Bezirksgericht für den Bezirk Northern Illinois und vor dem US-Bezirksgericht für den Bezirk New Jersey anhängig sind, erteilt. Für den Fall, dass eine vorläufige Genehmigung erteilt wird, hält das Gericht eine Anhörung ab, um Einwände gegen den Vergleich zu behandeln. Vorbehaltlich einer endgültigen gerichtlichen Genehmigung sehen die von DCSNA eingereichten Vergleiche unter anderem Fortbildungsprogramme für Mitarbeiter, Ausbildungsprogramme in Finanzfragen für Kunden und Angebote von Gemeinden für Afro- und Hispano-Amerikaner vor. Des Weiteren informierte das US-Justizministerium im Juli 2005 darüber, dass es die dazugehörigen Untersuchungen eingestellt hat.

Die Bundesrepublik Deutschland hat ein Schiedsverfahren gegen DaimlerChrysler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und die Toll Collect GbR eingeleitet. Die Bundesrepublik Deutschland verlangt Schadensersatz und Vertragsstrafen. Die Bundesrepublik Deutschland macht insbesondere Ansprüche auf Ersatz von Mautausfallschaden für den Zeitraum vom 1. September 2003 bis 31. Dezember 2004 in Höhe von € 3,56 Mrd. zuzüglich Zinsen und Vertragsstrafen nach dem Stand vom 30. Juni 2005 in Höhe von ungefähr € 1,62 Mrd. zuzüglich Zinsen geltend. Der Betrag für Vertragsstrafen kann sich erhöhen, da unter anderem zeitabhängige Vertragsstrafen verlangt und weitere vertragsstrafenrelevante Sachverhalte durch die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht werden. DaimlerChrysler hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland für unbegründet und beabsichtigt daher, sich gegen die Ansprüche entschlossen zur Wehr zu setzen.

Wie bereits berichtet, wurde von der Tracinda Corporation gegen die DaimlerChrysler AG und einige Mitglieder ihres Aufsichtsrats und Vorstands im Jahr 2000 eine Klage mit der Behauptung eingereicht, dass die Beklagten bei der Einholung der Zustimmung der Chrysler-Aktionäre zu dem Zusammenschluss der Chrysler Corp. und Daimler-Benz AG im Jahr 1998 gegen das US-Wertpapierrecht verstoßen und Betrug begangen haben. Das US-Bezirksgericht für den Bezirk Delaware erließ am 7. April 2005 in allen Punkten eine Entscheidung zu Gunsten der Beklagten, in der zu Lasten der Tracinda Corporation festgestellt wurde, dass kein Betrug begangen und das US-Wertpapierrecht nicht verletzt wurde. Tracinda hat am 28. April 2005 gegen die Entscheidung beim dritten US-Berufungsgericht Berufung eingelegt.

Wie bereits berichtet, wurde beim gleichen US-Bezirksgericht im Jahr 2004 im Namen von gegenwärtigen und ehemaligen Aktionären von DaimlerChrysler, die weder Staatsangehörige der USA noch in den USA ansässig sind und die ihre DaimlerChrysler-Aktien an oder mittels Börsen außerhalb der USA erworben haben, eine als Sammelklage deklarierte Klage gegen die DaimlerChrysler AG und einige Vorstandsmitglieder eingereicht. Jene Aktionäre hatte das Gericht wegen praktischer Schwierigkeiten, diese Personen in die Gruppe der Kläger mit einzubeziehen, von der bereits berichteten und gütlich beigelegten konsolidierten Sammelklage ausgeschlossen. Die Klage enthält ähnliche Behauptungen wie die Tracinda-Klage und die frühere Sammelklage. DaimlerChrysler stellte im März 2005 einen Antrag auf Klageabweisung, der derzeit anhängig ist. Die Klage wurde noch keinem Vorstandsmitglied der DaimlerChrysler AG zugestellt.

Wie bereits berichtet, wurden im Jahr 2002 mehrere Klagen, darunter einige mutmaßliche Sammelklagen, gegen zahlreiche Unternehmen aus einer Vielzahl von Industriezweigen und Staaten erhoben. Mit den Klagen wurden Ansprüche wegen Praktiken des Apartheid-Regimes in Südafrika geltend gemacht. Eine der Klagen richtet sich gegen die DaimlerChrysler AG, eine andere gegen eine ihrer US-Tochtergesellschaften. Die Klagen sind vorgerichtlich vor dem US-Bezirksgericht für den südlichen Bezirk von New York zusammengefasst worden. Am 29. November 2004 hat das Gericht die Klagen auf Antrag einer der Beklagtengruppen, der auch die DaimlerChrysler AG angehörte, abgewiesen. Die Kläger haben dagegen Berufung eingelegt, welche sie später zurücknahmen, um dem Gericht die Gelegenheit zu geben, gewisse prozessrechtliche Fragen zu klären. Das Gericht hat diesbezüglich einen Beschluss verkündet. Eine Klägergruppe hat zudem beantragt, eine Berichtigung ihrer Klage zuzulassen. Dieser Antrag wurde vom Gericht am 31. März 2005 abgelehnt. Die Kläger haben nunmehr erneut Berufung eingelegt.

Wie bereits berichtet, hat die SEC im August 2004 eine förmliche Untersuchung wegen möglicher Verstöße seitens DaimlerChrysler gegen die Antibestechungs- und Buchführungsvorschriften sowie die interne Kontrollen betreffenden Vorschriften des US-Foreign Corrupt Practices Act (»FCPA«) eingeleitet. Das US-Justizministerium (Department of Justice »DOJ«) verlangt in diesem Zusammenhang ebenfalls Informationen. DaimlerChrysler stellt dem DOJ und der SEC auf freiwilliger Basis Informationen der eigenen internen Untersuchung über Zahlungen von bestimmten Konten zur Verfügung und informiert diesen Behörden gemäß den anhängigen Anordnungen. Im Zusammenhang mit der eigenen internen Untersuchung hat DaimlerChrysler einige dieser Konten, Transaktionen und mit bestimmten ausländischen Geschäftsaktivitäten zusammenhängende Zahlungen identifiziert, die zur Zeit besonders untersucht werden und der SEC und dem DOJ auch bereits bekannt gemacht wurden. Die interne Untersuchung dauert an und DaimlerChrysler ist noch nicht zu einem abschließenden Urteil darüber gelangt, ob oder in welchem Ausmaß jene Transaktionen und Zahlungen möglicherweise Verletzungen anwendbarer Gesetze begründen. Sofern das DOJ oder die SEC feststellen, dass Gesetzesverletzungen vorlagen, könnte gegen DaimlerChrysler oder bestimmte Mitarbeiter von DaimlerChrysler die Verhängung von straf- oder zivilrechtlichen Sanktionen, inklusive Geldstrafen, sowie Änderungen der Geschäftstätigkeiten und der Compliance-Programme gefordert werden. Im Zusammenhang mit der eigenen internen Untersuchung der oben genannten Konten hat DaimlerChrysler auch festgestellt, dass bestimmte Verbindlichkeiten, die sich auf konsolidierte Tochtergesellschaften beziehen, im Rahmen der Konsolidierung nicht eliminiert wurden. Zur Vermeidung eines zu hohen Ausweises von Verbindlichkeiten wurden zum 31. Dezember 2004 und 30. Juni 2005 Anpassungsbuchungen in Höhe von € 12,5 Mio. und € 5,3 Mio. vorgenommen, die das Ergebnis in diesen Perioden um die entsprechenden Beträge erhöhten. Es ist möglich, dass bis zur Beendigung der Untersuchungen weitere Anpassungen notwendig werden.

Im November 2004 hat die SEC eine förmliche Untersuchung gegen 13 namentlich benannte Beteiligte des »Oil For Food«-Programms der Vereinten Nationen angeordnet. Es soll festgestellt werden, ob bestimmte Vorschriften des ursprünglich aus dem Jahre 1934 stammenden US-Wertpapiergesetzes verletzt wurden, die eine Aufbewahrung der Handelsbücher, Aufzeichnungen und Buchhaltungsunterlagen sowie eine Aufrechterhaltung interner Buchprüfungskontrollen vorsehen und bestimmte Zahlungen zu unlauteren Zwecken an ausländische Regierungsvertreter verbieten. Im Juli 2005 ergänzte die SEC die Anordnung einer förmlichen Untersuchung und nahm DaimlerChrysler in die Liste der benannten Unternehmen auf. In diesem Zusammenhang erhielt DaimlerChrysler eine Anordnung der SEC, nach der eine schriftliche Stellungnahme abzugeben ist und bestimmte Unterlagen zu Transaktionen unter dem Programm der Vereinten Nationen vorzulegen sind.

Wie in Anmerkung 31 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss für das Jahr 2004 der DaimlerChrysler AG beschrieben, sind gegen den Konzern darüber hinaus andere, bereits berichtete Gerichtsverfahren anhängig.

#### 17. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

	Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
	30. Juni 2005	31. Dez. 2004	30. Juni 2005	31. Dez. 2004
<b>Angaben in Mio. €</b>				
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	1.630	2.334	182	207
Rückkaufverpflichtungen	1.647	1.646	587	536
Leistungsgarantien und Umweltrisiken	465	464	337	360
Sonstige	117	128	79	97
	3.859	4.572	1.185	1.200

Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien an Dritte für die Verbindlichkeiten ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften. Zum 30. Juni 2005 beliefen sich diese Garantien auf € 49,7 Mrd. In geringerem Ausmaß bestehen Haftungsverhältnisse zwischen konsolidierten Tochtergesellschaften. Sämtliche konzerninternen Haftungsverhältnisse werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert und sind somit in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Die DaimlerChrysler AG haftet gegenüber der Deutschen Bank AG für die Verbindlichkeiten ihrer Mitarbeiter aus dem Mitarbeiterkreditkartenprogramm für Geschäftsreisen, das von der Deutschen Bank AG aufgelegt wird. Aus dieser Garantie, die zum 31. Dezember 2004 € 651 Mio. betrug, haben sich bisher für die DaimlerChrysler AG keine Zahlungen größeren Umfangs ergeben. Durch eine im März 2005 geschlossene Zusatzvereinbarung, die die bestehende Rahmenvereinbarung ergänzt, wurde das Haftungsvolumen für den derzeitigen und künftigen Bestand an Mitarbeiterkreditkarten auf € 20 Mio. begrenzt.

Collins & Aikman Corporation (»C&A«), ein bedeutender Zulieferer in der Automobilindustrie, liefert Armaturenbretter, Stoffe, Innen- und Außenausstattungs Pakete und andere Komponenten für fast alle Fahrzeuge der Chrysler Group und für bestimmte Fahrzeuge der Mercedes Car Group und des Geschäftsfeldes Nutzfahrzeuge. Am 17. Mai 2005 reichten C&A und nahezu alle ihrer US-amerikanischen Tochtergesellschaften einen freiwilligen Antrag auf Reorganisation nach Kapitel 11 des US-amerikanischen Insolvenzrechts (»Chapter 11 of the US Bankruptcy Code«) ein. Am 15. Juli 2005 stellte der englische Highcourt die europäischen Tochterunternehmen von C&A unter Insolvenzverwaltung nach dem Insolvency Act von 1986. Die europäischen Tochterunternehmen von C&A werden von Insolvenzverwaltern geleitet, die vom englischen Highcourt eingesetzt wurden. Die EU-Verordnung über Insolvenzverfahren erlaubt eine Restrukturierung aller europäischen Tochterunternehmen nach englischem Recht.

Im Zusammenhang mit dem in den Vereinigten Staaten gestellten Antrag wurden C&A spezielle Sanierungskredite (»debtor-in-possession financing«) in einer Höhe von \$ 300 Mio. von mehreren Kreditgebern zugesagt. In der Folge nahm C&A zur Finanzierung der Geschäftstätigkeit Finanzierungsmittel in Höhe von \$ 150 Mio. in Anspruch. Mehrere Kunden von C&A, darunter DaimlerChrysler, stellten nach der Entscheidung der Kreditgeber, keine weiteren Mittel zur Finanzierung bereitzustellen, im Juni 2005 eine unbesicherte Zwischenfinanzierung in einem Gesamtnennwert von \$ 30 Mio. zur Verfügung; davon entfielen \$ 10 Mio. auf DaimlerChrysler. Gemeinsam mit anderen größeren Kunden von C&A erklärte sich DaimlerChrysler zudem bereit, etwa \$ 165 Mio. über Preiserhöhungen und andere Finanzierungsmittel bis zum 30. September 2005 zur Verfügung zu stellen. Der Anteil von DaimlerChrysler an den Preiserhöhungen und anderen Finanzierungs-

mitteln im dritten Quartal 2005 wird voraussichtlich zwischen \$ 65 Mio. und \$ 75 Mio. betragen. Darüber hinaus erklärte sich DaimlerChrysler Corporation bereit, Zahlungen für die Werkzeugbereitstellung vorzuziehen und finanzielle Mittel für DaimlerChrysler-spezifische Investitionen und Anlaufkosten auf Abruf bereitzustellen. Im Zusammenhang mit der Vereinbarung über die Zwischenfinanzierung verpflichtete sich C&A, bis zum 31. August 2005 eine strategische Planung zu erstellen, um die Geschäftsfähigkeit der einzelnen Geschäftsbereiche, die Realisierbarkeit eines Umstrukturierungsprogramms sowie die Notwendigkeit des Verkaufes oder der Schließung verschiedener Aktivitäten zu bewerten. Die Gespräche über die Bedingungen der Fortführung der europäischen Tochterunternehmen befinden sich noch im Anfangsstadium; ob die Fortführung durch Kreditgeber finanziert werden kann, ist nicht gesichert. Aufgrund der schwachen finanziellen Situation von C&A ist es möglich, dass DaimlerChrysler auch in Europa Unterstützung in Form von verkürzten Zahlungszielen und Zahlungen zur Absicherung von Investitionen für Neuanläufe seiner Fahrzeugprogramme gewähren muss. Gegenwärtig schätzt DaimlerChrysler das damit verbundene Risiko im Jahr 2005 als unwesentlich ein.

Eine plötzliche und länger andauernde Unterbrechung der Teillieferungen durch C&A hätte erhebliche negative Auswirkungen auf DaimlerChrysler. Eine solche Unterbrechung hätte Auswirkungen auf die Produktion nahezu aller Fahrzeuge der Chrysler Group, auf die Produktion der M-Klasse und der R-Klasse im US-Bundesstaat Alabama und die Produktion sämtlicher Fahrzeuge des Geschäftsbereiches Transporter in Europa. Darüber hinaus wäre der termin- und qualitätsgerechte Anlauf neuer Fahrzeugprojekte im Geschäftsbereich Transporter erheblich gefährdet.

## 18. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das zweite Quartal der Geschäftsjahre 2005 und 2004 wie folgt dar:

	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutz- fahrzeuge	Financial Services	Übrige Aktivitäten	Summe Segmente	Eliminie- rungen	Daimler- Chrysler- Konzern
<b>Angaben in Mio. €</b>								
<b>Zweites Quartal 2005</b>								
Außenumsätze	11.712	13.025	10.046	3.169	471	38.423	-	38.423
konzerninterne Umsätze	760	5	601	643	76	2.085	(2.085)	-
Umsätze Gesamt	12.472	13.030	10.647	3.812	547	40.508	(2.085)	38.423
Operating Profit	12	544	524	385	144	1.609	62	1.671
<b>Zweites Quartal 2004</b>								
Außenumsätze	11.877	13.206	8.633	2.927	429	37.072	-	37.072
konzerninterne Umsätze	1.100	-	330	536	42	2.008	(2.008)	-
Umsätze Gesamt	12.977	13.206	8.963	3.463	471	39.080	(2.008)	37.072
Operating Profit	703	521	468	472	85	2.249	(158)	2.091

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Halbjahr der Geschäftsjahre 2005 und 2004 wie folgt dar:

	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutz- fahrzeuge	Financial Services	Übrige Aktivitäten	Summe Segmente	Eliminie- rungen	Daimler- Chrysler- Konzern
<b>Angaben in Mio. €</b>								
<b>Erstes Halbjahr 2005</b>								
Außenumsätze	21.274	23.756	18.118	6.164	855	70.167	-	70.167
konzerninterne Umsätze	1.581	9	1.043	1.215	133	3.981	(3.981)	-
Umsätze Gesamt	22.855	23.765	19.161	7.379	988	74.148	(3.981)	70.167
Operating Profit (Loss)	(942)	796	1.238	713	363	2.168	131	2.299
<b>Erstes Halbjahr 2004</b>								
Außenumsätze	22.837	25.266	14.815	5.767	738	69.423	-	69.423
konzerninterne Umsätze	1.814	-	760	1.068	120	3.762	(3.762)	-
Umsätze Gesamt	24.651	25.266	15.575	6.835	858	73.185	(3.762)	69.423
Operating Profit	1.342	824	736	693	219	3.814	(177)	3.637

Im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Geschäftssystems von smart entstanden im zweiten Quartal bzw. im ersten Halbjahr 2005 im Segment Mercedes Car Group Aufwendungen in Höhe von € 311 Mio. bzw. € 1.111 Mio. Hiervon entfielen € 12 Mio. bzw. € 526 Mio. auf die Wertberichtigung von Vermögensgegenständen sowie € 299 Mio. bzw. € 585 Mio. auf die Bildung von Rückstellungen für Sachverhalte, die bereits zu Zahlungen führten bzw. noch führen werden (siehe Anmerkung 5).

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2005 wurde das Segment Dienstleistungen in Financial Services umbenannt, um damit der konsequenten Fokussierung auf das Angebot von Finanzdienstleistungen Rechnung zu tragen.

Im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2004 belastete MMC den Operating Profit der Übrigen Aktivitäten einschließlich der Effekte aus der Anteilsverwässerung und der Wechselkursabsicherung mit € 7 Mio. und € 27 Mio.

Am 18. März 2004 erwarb DaimlerChrysler von MMC einen weiteren Anteil in Höhe von 22% an MFTBC zu einem Kaufpreis in Höhe von € 394 Mio. in bar. Infolge des Erwerbs und der erstmaligen Einbeziehung von MFTBC in den Konzernabschluss erhöhten sich die Segment-Aktiva des Segments Nutzfahrzeuge um € 4,3 Mrd. Aus der Verständigung mit MMC bezüglich zu leistender Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und erforderlichen Rückrufaktionen bei MFTBC ergab sich im ersten Quartal des Jahres 2005 ein Ertrag im Segment Nutzfahrzeuge in Höhe von € 276 Mio. (vgl. Anmerkung 4).

Bei der Chrysler Group entstanden im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2004 Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Turnaround-Plan (vgl. Anmerkung 6) von € 35 Mio. und € 52 Mio. Darüber hinaus entstanden bei der Chrysler Group im zweiten Quartal bzw. im ersten Halbjahr 2004 Aufwendungen in Höhe von € 46 Mio. bzw. € 104 Mio. im Rahmen eines Anreizprogramms zur Frühpensionierung und weitere Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen. Positiv beeinflusst wurde das Ergebnis der Chrysler Group im zweiten Quartal 2004 durch eine Korrektur der Rückstellungsermittlung für Werbemaßnahmen in Höhe von € 95 Mio., um die Rückstellungshöhe an voraussichtlich erwartete Zahlungen anzupassen.

Im ersten Quartal 2004 ergaben sich im Segment Financial Services Belastungen von € 279 Mio. aus dem Engagement bei Toll Collect. Diese resultierten aus der neuen vertraglichen Vereinbarung mit dem Bund vom 29. Februar 2004 und der damit notwendig gewordenen Neueinschätzung der erwarteten Aufwendungen. Im zweiten Quartal und in den ersten sechs Monaten des Jahres 2005 entstanden aus dem Engagement bei Toll Collect Aufwendungen in Höhe von € 20 Mio. und € 53 Mio.

Die Überleitung vom Operating Profit der Segmente zum Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste ergibt sich wie folgt:

	Zweites Quartal		Erstes Halbjahr	
	2005	2004	2005	2004
<b>Angaben in Mio. €</b>				
Operating Profit der Segmente	1.609	2.249	2.168	3.814
Eliminierungen	62	(158)	131	(177)
Konzern-Operating Profit	1.671	2.091	2.299	3.637
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(283)	(205)	(572)	(413)
Zinsen und ähnliche Erträge	153	106	297	228
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(237)	(169)	(423)	(398)
Übriges Finanzergebnis	(66)	(23)	29	11
Übriges nicht operatives Ergebnis	(6)	(2)	(7)	(40)
Anteil des Konzerns an den oben aufgeführten Überleitungsposten, die sich auf die at equity bilanzierten Beteiligungen beziehen	(96)	(412)	(250)	(714)
Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste	1.136	1.386	1.373	2.311

## 19. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (»basic earnings per share«) und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings per share«) berechnet sich auf Basis des Konzernergebnisses wie folgt:

	Zweites Quartal		Erstes Halbjahr	
	2005	2004	2005	2004
<b>Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie</b>				
Konzernergebnis – »basic earnings per share«	737	577	1.025	989
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	-	-	-	-
Konzernergebnis – »diluted earnings per share«	737	577	1.025	989
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings per share«	1.012,7	1.012,7	1.012,7	1.012,7
Verwässerungseffekt durch Stock-Options	-	2,7	1,5	2,5
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings per share«	1.012,7	1.015,4	1.014,2	1.015,2
<b>Ergebnis je Aktie auf Basis des Konzernergebnisses</b>				
Ergebnis je Aktie »basic earnings per share«	0,73	0,57	1,01	0,98
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) »diluted earnings per share«	0,73	0,57	1,01	0,97

Stock-Options, die zum Bezug von 85,3 Mio. und 68,4 Mio. DaimlerChrysler-Aktien berechtigen und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan 2000 gewährt wurden, wurden nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) für das zweite Quartal der Jahre 2005 und 2004 (66,1 Mio. und 68,4 Mio. Aktien für das erste Halbjahr 2005 und 2004) einbezogen, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der DaimlerChrysler-Aktie in diesen Perioden lagen.

## **Investor Relations**

### **Stuttgart**

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

Diesen Zwischenbericht sowie weitere interessante Informationen finden Sie im Internet unter [www.daimlerchrysler.com](http://www.daimlerchrysler.com)

## **Finanzkalender 2005/2006**

**Zwischenbericht Q3 2005**  
26. Oktober 2005

**Jahrespressekonferenz /  
Telefonkonferenz für  
Analysten und Investoren**  
16. Februar 2006

**Hauptversammlung**  
12. April 2006  
Messe Berlin

### **Konzeption und Inhalt**

DaimlerChrysler AG  
Investor Relations

### **Publikationen für unsere Aktionäre:**

- Geschäftsbericht (deutsch, englisch)
- Form 20-F (englisch)
- Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal (deutsch und englisch)
- Umweltbericht (deutsch und englisch)
- Bericht zur gesellschaftlichen Verantwortung (deutsch und englisch)
- Bericht zur Nachhaltigkeit (deutsch und englisch)

Investor Relations Angebot auf [www.daimlerchrysler.com/investor](http://www.daimlerchrysler.com/investor)

