

Stellungnahme der Verwaltung zu den Gegenanträgen zur Hauptversammlung am 29. März 2017

Vorstand und Aufsichtsrat halten an ihren Beschlussvorschlägen zur Tagesordnung fest und nehmen zu den Gegenanträgen wie folgt Stellung:

CO₂-Emissionen und Elektrifizierung

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars in Europa lagen auch im Jahr 2016 bei 123 g/km und damit auf dem Niveau von 2015. Das entspricht einem durchschnittlichen Verbrauch von 5,0 l/100 km. Wir konnten somit innerhalb der letzten zwei Fahrzeuggenerationen den CO₂-Ausstoß unserer Pkw-Flotte in Europa um über 40 Prozent senken. Trotz einer Absatzverschiebung im Jahr 2016 in Richtung obere Mittelklasse und Oberklasse konnten wir durch technische Innovationen unseren CO₂-Flottenwert auf dem Vorjahresniveau halten. Unser Ziel, die CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in Europa bis 2016 auf 125 g CO₂/km zu senken, hatten wir bereits 2015 übererfüllt. Es ist unser klares Ziel, alle gesetzlichen CO₂-Vorgaben zu erfüllen. Das gilt auch für die EU-Grenzwerte für die Jahre 2020/2021.

Wie wir immer wieder betont haben, ist für die Erfüllung dieser anspruchsvollen Flottenziele der Markterfolg elektrifizierter Antriebe von entscheidender Bedeutung. Daher werden wir in den nächsten Jahren unsere Fahrzeugpalette mit Elektroantrieb intensiv ausbauen: Die Markteinführung der neuen, und damit bereits vierten Generation des smart electric drive – als 2-Sitzer und erstmalig auch als 4-Sitzer – in Deutschland ist im März 2017 erfolgt. Noch im Jahr 2017 präsentieren wir die nächste Generation eines Brennstoffzellenfahrzeugs auf Basis des GLC. Erstmals wird dabei ein Brennstoffzellenfahrzeug zusätzlich mit Plug-in Hybrid-Technologie ausgestattet. Schon im Jahr 2019 startet dann das erste rein batterieelektrische Serienmodell unserer neuen Produktmarke EQ mit einer Reichweite bis zu 500 Kilometern. Diesem folgt eine ganze Elektrofahrzeugfamilie, die vom Kompaktfahrzeug bis hin zum Luxury Segment reicht. Neben reinen Elektro-Fahrzeugen werden wir auch weitere Plug-in-Hybride auf die Straße bringen. Mit acht Modellen bietet Mercedes-Benz derzeit bereits die breiteste Auswahl im Premiumsegment. Angefangen mit der Modellpflege der S-Klasse präsentiert Mercedes-Benz ab diesem Jahr die nächste Generation der Plug-in-Hybridtechnologie – erstmals mit einer elektrischen Reichweite von mehr als 50 km. Unter der Marke EQ entwickelt Mercedes-Benz Cars ein Ökosystem mit Angeboten und Services rund um die Elektromobilität. Bis zum Jahr 2025 wollen wir mehr als zehn reine Elektro-Pkw auf den Markt bringen: in allen Segmenten, von smart bis zum großen SUV. Entsprechend investieren wir massiv in die Elektrifizierung des Antriebs.

Diesel-Fahrzeuge

Für Premium-Fahrzeuge hat der Diesel aus unserer Sicht definitiv eine Zukunft. Deshalb hat die Daimler AG rund 3 Milliarden Euro in die Entwicklung und Produktion einer komplett neuen Motorenfamilie investiert. Das erste Mitglied – der neue Vierzylinder OM 654 – hatte seinen Marktstart letztes Jahr im E 220 d. Damit bringt Mercedes-Benz als erster Hersteller Dieselfahrzeuge auf den Markt, die bereits heute die ab September 2017 für die EU geplanten strengeren Emissionsgrenzwerte erfüllen. Das bestätigen Tests von unabhängigen Behörden so wie auch der Deutschen Umwelthilfe.

Die Beliebtheit des Dieselmotors variiert von Region zu Region und von Modell zu Modell. Der Diesel hat in Europa einen hohen Stellenwert und wird nach derzeitiger Einschätzung auch in Zukunft wichtig bleiben. In vielen Ländern Europas liegt der Dieselanteil bei über 50%. Bei Mercedes-Benz ist der Anteil der Diesel-Verkäufe derzeit stabil und wir sehen weiterhin ein positives Kaufverhalten unserer Kunden gegenüber dem Dieselmotor.

Wir verfolgen unter Berücksichtigung der individuellen Kundenbedürfnisse konsequent unsere dreispurige Antriebsstrategie, um eine möglichst gute Umweltverträglichkeit über alle Fahrzeugklassen hinweg realisieren zu können – mit einem intelligenten Mix aus hoch effizienten Verbrennungsmotoren, maßgeschneiderten (Plug-In) Hybriden und Elektrofahrzeugen mit Batterie- oder Brennstoffzellenantrieb. Es wird jedoch noch einige Zeit dauern, bis reine Elektrofahrzeuge unsere Straßen dominieren. Zum einen benötigen neue Technologien Zeit, um sich am Markt durchzusetzen und die notwendige Kundenakzeptanz zu erlangen. Zudem hängt der Erfolg alternativer Antriebskonzepte auch maßgeblich vom Aufbau einer adäquaten öffentlichen Infrastruktur ab.

Alternative Antriebskonzepte bieten grundsätzlich ein sehr großes Potential hinsichtlich ihrer Energiebilanz. Dennoch können moderne Verbrennungsmotoren aktuell elektrischen Antrieben im Hinblick auf den Klimaschutz auch überlegen sein, wenn der jeweilige bei der Energieerzeugung genutzte Mix der Energieträger berücksichtigt wird. Dies gilt für Dieselmotoren noch mehr als für Benzin-Aggregate. Durch seine hohe Effizienz und vergleichsweise niedrige CO₂-Emissionen leistet der Diesel einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz.

Feinstaub und andere Emissionen kommen zudem aus unterschiedlichen Quellen und werden nicht nur durch den Straßenverkehr verursacht. So erzeugen beispielsweise Kleinf Feuerungsanlagen in Haushalten genauso viel Feinstaub wie der gesamte Straßenverkehr. Eine Regulierung des innerstädtischen Transports sollte darauf abzielen, den Verkehrsfluss zu verstetigen. Ein gleichmäßiger Verkehrsfluss wirkt sich positiv auf die Verkehrssituation insgesamt aus und ist ein wirksamer und kostengünstiger Stellhebel für eine erhebliche Verbesserung der Emissionen des Straßenverkehrs. In der Luftreinhaltungsfrage deutscher Innenstädte hat die für Herbst 2017 geplante Einführung des RDE (Real Driving Emissions)-Prüfverfahrens eine zentrale Bedeutung. Für eine wirkungsvolle Verbesserung der Luftqualität in den Innenstädten kommt es auf eine schnelle Verbreitung von Pkw an, deren Motor- und Abgasnachbehandlungstechnologien dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Das trägt zu einer Verbesserung der Luftqualität bei.

Risiken aus Rechtsverfahren

Aus prozesstaktischen Gründen macht die Daimler AG keine Angaben zu den Rückstellungsbeträgen einzelner Risiken aus Rechtsverfahren. Es handelt sich um laufende Verfahren, und die Veröffentlichung von Einschätzungen der Daimler AG könnte das Ergebnis dieser Verfahren beeinträchtigen. Diese Vorgehensweise dient dem Schutz der Vermögenswerte der Gesellschaft und damit auch dem Wohle des Aktionärs.

EU-Kartellverfahren

Der Aufsichtsrat hat sich entsprechend seiner Verantwortung eingehend mit den aufgeworfenen Fragen einer etwaigen Verantwortlichkeit von Vorstandsmitgliedern befasst und dazu gutachtlichen Rat von unabhängigen Rechtsexperten eingeholt. Auf der Grundlage der veranlassten Prüfungen und eingehenden, dem Gesellschaftswohl Rechnung tragenden Erörterungen hat der Aufsichtsrat gegenwärtig davon abgesehen, Schadensersatzansprüche gegen Vorstandsmitglieder geltend zu machen. Der Aufsichtsrat prüft und erörtert fortlaufend, ob an dieser Entscheidung festzuhalten ist.

Exporte von militärischen Nutzfahrzeugen

Die ordnungsgemäße und gesetzeskonforme Ausfuhr von Produkten ist für Daimler schon immer ein Grundprinzip verantwortlichen unternehmerischen Handelns. Daimler hat das Thema Exportkontrolle in einer Konzern-Richtlinie ausführlich geregelt, um dem Risiko von Verstößen gegen das Exportkontrollrecht wirksam vorzubeugen. Wir halten uns generell an die strengen gesetzlichen Restriktionen für Militärlieferungen. Außerdem berücksichtigen wir die Einschätzung der Bundesregierung zur politischen Situation in den jeweiligen Ländern. Erst wenn hierzu positive Vorabauskünfte vorliegen, werden überhaupt Ausfuhrgenehmigungen beantragt. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass die Bundesregierung bei der Entscheidung über Ausfuhrgenehmigungen strenge Maßstäbe anlegt und dementsprechend keine Ausfuhrgenehmigungen für Lieferungen von Militärfahrzeugen in Krisen- und Kriegsgebiete erteilt.

Darüber hinaus haben wir für Regierungs- und regierungsnahen Geschäfte interne Prozesse eingeführt, die eine eigene kritische Überprüfung vorsehen. Diese beinhaltet im Einzelfall auch den Verzicht auf Geschäfte, die durchaus rechtskonform abzuwickeln wären, unserer Unternehmensethik aber widersprechen. Dieses Vorgehen entspricht auch den Prinzipien des UN Global Compact.

Grundsätzlich werden von Daimler militärische Nutzfahrzeuge gebaut, diese sind aber nicht bewaffnet. Eine mögliche Schutzausführung dient dem Schutz der Insassen und ist deshalb weder aggressiv noch offensiv.

Die Daimler AG nimmt als weltgrößter Produzent von Nutzfahrzeugen jedes Jahr an diversen Messeveranstaltungen teil. Abhängig von den Kundenbedürfnissen treffen wir eine Auswahl an Messen, auf welchen wir unser Nutzfahrzeugprogramm präsentieren. Dazu zählen zum Beispiel die Baumesse „Bauma“ oder die IAA Nutzfahrzeuge. Kunden der öffentlichen Hand wie Polizei- oder Militärbehörden stellen wir unsere Produkte unter anderem auf der IDEX vor. Die dort ausgestellten Fahrzeuge bauen auf zivilen Grundbaumustern auf. Zu unserem Produktprogramm gehören auch geländegängige Fahrzeuge mit geschützten Fahrerhäusern, die die Insassen schützen. Bewaffnete Fahrzeuge gehören nicht zu unserem Angebot.

Insgesamt hat das Militärgeschäft von Daimler einen so geringen Umfang, dass es nicht separat im Geschäftsbericht ausgewiesen wird. Es gibt jedoch die Webpage www.mb-defence-vehicles.com: Dieser Internetzugang soll den interessierten Bedarfsträger über das Produktportfolio informieren, das die Daimler AG diesem Kundenkreis anbietet. Auch für andere Geschäftsbereiche wie zum Beispiel Vans und EvoBus bestehen eigenständige Internetpräsenzen.

Umweltverschmutzung im Südsudan durch den Formel-1-Partner Petronas

Wir nehmen die Vorwürfe gegen die Petronas-Beteiligungen und –Konsortien im Südsudan wegen Umweltverschmutzung und Menschenrechtsverletzung sehr ernst. Nachhaltigkeit und Integrität sind integraler Bestandteil unserer Unternehmenskultur. Bei der Auswahl aller unserer direkten Geschäftspartner achten wir darauf, dass diese Gesetze einhalten und unseren ethischen Grundsätzen folgen.

Daimler ist zwar nicht Verursacher der Vorkommnisse im Südsudan und wir haben auch keinen direkten Einfluss auf deren Unterbindung. Dennoch haben wir seit Kenntnis der Vorwürfe unseren Einfluss geltend gemacht und einen kontinuierlichen Dialogprozess mit allen involvierten Parteien initiiert. Ziel dieses Dialoges ist es, unsere Erwartung an die Beteiligten im Hinblick auf nachhaltiges Verhalten und die Verbesserung der Trinkwasserversorgung vor Ort nachdrücklich zum Ausdruck zu bringen.

Petronas hat uns zugesichert, direkte Gespräche mit den Beteiligten und Verantwortlichen vor Ort zu führen, an der Aufklärung der Wirkungszusammenhänge und Verantwortlichkeiten mitzuarbeiten und ggf. erforderliche Schritte zur Verbesserung der Situation im Südsudan einzuleiten. Dieser Prozess wurde laut Petronas aufgrund der Bürgerkriegssituation im Südsudan und die dadurch erforderliche Räumung des in Frage stehenden Standortes der Petronas-Beteiligungen massiv erschwert und verzögert. Ob und wann die politische Lage im Bürgerkriegsgebiet eine Rückkehr zur Anlage ermöglicht, ist derzeit nicht absehbar.

Vergütung des Vorstands

Daimler hat bereits im Jahr 2014 anspruchsvoll definierte Höchstgrenzen für die einzelnen Vergütungskomponenten eingeführt und eine Höchstgrenze der Gesamtvergütung festgelegt. Einzelheiten zur Vergütung des Vorstandes insbesondere der definierten Höchstgrenzen sind im Geschäftsbericht ab S. 142ff. enthalten. Mögliche künftige Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen in der Vergütung wird die Daimler AG selbstverständlich vollumfänglich berücksichtigen.

Vergütung des Aufsichtsrats

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG wurde letztmals 2014 angepasst. Im Wettbewerb um herausragende Persönlichkeiten zur Besetzung des Aufsichtsrats leistet eine angemessene und sachgerechte Vergütung einen wichtigen Beitrag. Vor dem Hintergrund stetig steigender Anforderungen an die Kontrolltätigkeit des Aufsichtsrats und im Hinblick auf die Aufsichtsratsvergütungen vergleichbarer Unternehmen soll die Aufsichtsratsvergütung zum Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit angepasst werden.

Verbunden mit der Anpassung ist die Einführung einer Selbstverpflichtung zum Kauf von Daimler Aktien in Höhe von 20% der festen Bruttovergütung vor Steuern exklusive Ausschussvergütung und Sitzungsgeld, soweit die Aufsichtsratsvergütung von Arbeitnehmervertretern nicht abgeführt oder angerechnet wird. Dadurch soll die

Aufsichtsratsvergütung künftig noch stärker an der langfristigen Unternehmensentwicklung ausgerichtet werden.

Zu den Vorwürfen von Herrn Unkrig

Unser Business Practices Office hat in den letzten Jahren wiederholt Vorwürfe von Herrn Unkrig geprüft. Dabei haben sich die vorgebrachten Vorwürfe und Anschuldigungen nicht bestätigt. Das Arbeitsverhältnis mit Herrn Unkrig wurde einvernehmlich beendet. Darüber hinaus bitten wir um Verständnis, dass wir uns nicht weiter zu diesem ehemaligen Mitarbeiter äußern können.

Der Daimler AG ist zudem kein Verfahren bei der BaFin bekannt, das der von Herrn Unkrig gegebenen Beschreibung entspricht.

Stuttgart, März 2017
Daimler AG