

## **Stellungnahme der Verwaltung zu den Gegenanträgen zur Hauptversammlung am 5. April 2018**

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

### Dieselantriebe

Daimler nimmt die verschiedenen behördlichen Anfragen, Ermittlungen und Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit Dieselasgasemissionen sehr ernst. Das Unternehmen kooperiert von Anfang an mit sämtlichen Behörden vollumfänglich.

In der Risikoberichterstattung des Unternehmens sind die möglichen Risiken in diesem Zusammenhang beschrieben. Der Vorstand verfolgt nachdrücklich das Ziel, dass die Thematik lückenlos aufgeklärt wird und hat entsprechende Anweisungen getroffen. Vorstand und Aufsichtsrat stimmen darin überein, dass volle Transparenz über die Sachverhalte herzustellen ist. Etwaigen Hinweisen auf Regelverstöße gehen wir konsequent nach und treffen selbstverständlich die erforderlichen Maßnahmen.

Die zugrundeliegenden tatsächlichen, technisch-physikalischen sowie rechtlichen Aspekte sind komplex. Die Untersuchungen und Verfahren in Bezug auf Diesel Abgasemissionen sind noch nicht abgeschlossen. An Spekulationen und voreiligen Schulduweisungen möchten wir uns nicht beteiligen.

Bereits im Sommer 2017 haben wir ein umfassendes Maßnahmenpaket beschlossen, um Stickoxid-Emissionen weiter zu senken: Dazu gehören Software-Updates für über 3 Millionen Euro 5 und Euro 6 Diesel-Fahrzeuge sowie eine Umtauschprämie für ältere Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 1 bis 4. Die Software-Updates erfolgen in Abstimmung mit den Behörden unter Beachtung der dazugehörigen Genehmigungsprozesse.

Daimler forciert zudem die Einführung von Fahrzeugen, die die strengeren Emissionsgrenzwerte im Rahmen der RDE-Anforderungen erreichen. Unsere Kunden werden sukzessive ein immer breiteres Angebot an Euro 6d-TEMP zertifizierten Fahrzeugen zur Auswahl haben.

Wir stocken unsere ursprünglich geplante Beteiligung am Mobilitäts-Fonds („Sofortprogramm Saubere Luft“) deutlich auf: Gemeinsam mit BMW und Volkswagen tragen wir nun den gesamten Anteil der Automobilindustrie vollständig. Damit leisten wir einen weiteren Beitrag für Maßnahmen, die wesentlich für die Vermeidung von Fahrverboten sein können, wie eine Verkehrsverflüssigung durch bessere Ampelschaltungen.

In den künftigen Jahren investieren wir rund zehn Milliarden Euro in den Ausbau unserer Elektroflotte. In jedem Segment werden wir mindestens eine elektrifizierte Alternative anbieten. Und smart wandeln wir in Europa und den USA bis 2020 zur ersten Automarke, die ihr Programm komplett auf Elektroantrieb umstellt.

Und auch bei unseren Nutzfahrzeugen ist das Thema E-Mobilität in vollem Gange: Mercedes-Benz Vans arbeitet an der Elektrifizierung aller gewerblichen Baureihen. Den Anfang macht 2018 der eVito, im Jahr 2019 folgt der Sprinter. Erste Fahrzeuge unseres vollelektrischen Busses Mercedes-Benz Citaro werden ab Ende des Jahres 2018 ausgeliefert und im Rahmen einer sogenannten kundennahen Fahrerprobung in die Praxis gehen. Mit dem eActros schickt Mercedes-Benz zehn vollelektrische Lkw in den Kundeneinsatz auf die Straße, um die Alltagstauglichkeit und Wirtschaftlichkeit unter realen Bedingungen zu testen.

Für uns steht außer Frage, dass wir mit hochmodernen Fahrzeugen mit Elektroantrieb oder effizienten Diesel- und Otto-Antrieben einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten leisten können.

### CO<sub>2</sub>-Emissionen in Europa

Im Jahr 2017 lagen die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Mercedes-Benz Cars in Europa bei 125 g/km (2016: 123 g CO<sub>2</sub>/km).

Dieser Anstieg ist vor allem darauf zurückzuführen, dass sich der Anteil höherwertiger ausgestatteter Fahrzeuge am Absatz in der Europäischen Union weiter erhöht hat.

Es ist unser Ziel, alle gesetzlichen CO<sub>2</sub>-Vorgaben zu erfüllen. Das gilt auch für die EU-Grenzwerte für die Jahre 2020/2021.

Wie wir immer wieder betonen, ist die Erfüllung dieser anspruchsvollen Flottenziele neben dem reinen Angebot attraktiver und hocheffizienter Produkte mit elektrifiziertem Antrieb unsererseits, stark abhängig von der tatsächlichen Kaufentscheidung unserer Kunden für diese Modelle.

Um hier bestmöglich aufgestellt zu sein, stellen wir unser Produktportfolio konsequent auf die neuesten Motorengenerationen um und bauen es zudem konsequent in Richtung Elektrifizierung durch Plug-In Hybride und rein elektrische Fahrzeuge aus:

- Der smart electric drive – als 2-Sitzer (Coupé und Cabriolet) und erstmalig auch als 4-Sitzer werden seit letztem Jahr sehr erfolgreich in den Markt eingeführt.
- Auf der IAA haben wir Vorserienfahrzeuge unserer nächsten Generation von Brennstoffzellenfahrzeugen auf Basis des GLC mit Plug-in-Hybrid präsentiert.
- Auch die Plug-in-Hybrid-Offensive ist in vollem Gange: Mit acht Modellen auf der Straße bietet Mercedes-Benz derzeit eines der breitesten Portfolien im Premiumsegment in Kundenhand.
- Zusätzlich präsentiert Mercedes-Benz noch in diesem Jahr mit dem EQC das erste Modell der rein elektrischen EQ Modellfamilie mit ca. 500 km Reichweite.

Aktuell tragen mehr als 100 Fahrzeuge von Mercedes-Benz Cars das Energie-Effizienzlabel A/A+.

## Exporte von militärischen Nutzfahrzeugen

Die Daimler AG baut auch militärische Nutzfahrzeuge, die für logistische Zwecke eingesetzt werden. Es werden keine bewaffneten Fahrzeuge hergestellt. Eine mögliche Schutzausführung dient dem Schutz der Insassen und ist nicht aggressiv oder offensiv.

Neben der Bundeswehr liefert die Daimler AG diese Fahrzeuge auch an andere Kunden außerhalb Deutschlands aus. Dabei ist die ordnungsgemäße und gesetzeskonforme Ausfuhr von Produkten 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.

Die Erhöhung des Absatzes im Defense-Geschäft gegenüber 2015 ergibt sich daraus, dass von Jahr zu Jahr durch Bestelleingänge und Einplanungen in der Produktion vor allem bei Großprojekten mehr oder weniger militärische Lkw, Fahrgestelle und G-Klassen ausgeliefert werden. Es handelt sich nicht um eine generelle Ausweitung des Defense-Geschäfts.

Die Daimler AG exportiert Defense-Fahrzeuge in Länder, die der EU/NATO angehören oder diesen exportkontrollrechtlich gleichgestellt sind, so wie Japan, Neuseeland, Australien und die Schweiz, aber auch in andere Länder. Sofern die Fahrzeuge ausfuhrgenehmigungspflichtig sind, wurden Ausfuhrgenehmigungen eingeholt. Anträge auf Ausfuhrgenehmigungen für Länder, die nicht zur Gruppe der EU/NATO-Staaten und der sogenannten gleichgestellten Länder gehören, werden ausnahmslos in einem ausführlichen, mehrmonatigen Prüfprozess vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) sowie vom Bundeswirtschaftsministerium und dem Auswärtigen Amt bewertet und beschieden. Die Beachtung der Menschenrechte im Land der Endverwendung und die technische Geeignetheit beziehungsweise Wahrscheinlichkeit der Verwendung eines Gutes für einen internen repressiven und potenziell menschenrechtswidrigen Zweck stellen einen Schwerpunkt im behördlichen und ministeriellen Prüfprozess dar.

Darüber hinaus haben wir für Regierungs- und regierungsnahе 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. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich politische Rahmenbedingungen auch jederzeit ändern können, wie wir dies in vielen Ländern derzeit beobachten. Selbstverständlich wird dies in den genannten Entscheidungsprozessen auch berücksichtigt.

Die Türkei ist seit 1952 Mitglied der NATO. Als NATO-Mitglied wurde und wird die Türkei auch mit Militärgütern aus anderen NATO-Mitgliedstaaten unterstützt.

Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass es gänzlich außerhalb unserer Kontrolle und Verantwortung liegt, welche Verkäufe insbesondere gebrauchter Fahrzeuge über Dritte getätigt werden oder welche Aufbauten über Dritte auf Mercedes-Benz Fahrgestelle montiert werden.

### Konzernwerbung mit Zitat des Dalai Lama in China

Für den Post mit dem Zitat des Dalai Lama auf Instagram haben wir uns entschuldigt.

Als international tätiges Unternehmen sind wir in fast allen Ländern der Welt vertreten, wir beschäftigen rund 289.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus 165 Nationen, allein in Deutschland aus 140 Nationen. Unterschiedliche Werte, Sicht- und Lebensweisen sind fester Bestandteil unseres Geschäftsalltags.

Wir begegnen den unterschiedlichen Märkten mit Respekt und nehmen Rücksicht auf ihre unterschiedlichen Wertevorstellungen.

### Verhaltenspflichten des Aufsichtsrats im Zusammenhang mit Kartellangelegenheiten

Der Aufsichtsrat nimmt die Kartellvorwürfe sehr ernst. Er hat die ihm obliegenden Aufgaben in vollem Umfang wahrgenommen. Der Aufsichtsrat lässt sich regelmäßig über die Ergebnisse der unternehmensinternen Ermittlungen, die unternehmensseitig gebotenen Maßnahmen und die Behandlung der Angelegenheiten durch die Kartellbehörden berichten.

Das Unternehmen hat ein konzernweites, an nationalen und internationalen Standards ausgerichtetes Antitrust Compliance Programm umgesetzt.

Um eine externe Bewertung des Antitrust Compliance Programms zu erhalten, wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG durch den Vorstand beauftragt, das Compliance Management System Kartellrecht nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu überprüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung wurde Ende 2016 erfolgreich abgeschlossen.

In Bezug auf die Kartellvorwürfe gegen die deutsche Automobilindustrie, über die in der Presse berichtet wurde, ist zunächst zu sagen, dass diese Vorwürfe von der Europäischen Kommission derzeit noch geprüft werden. Es ist gegenwärtig offen, ob ein formelles Verfahren eingeleitet wird. Unbeschadet dessen kooperiert Daimler mit der Behörde und hat einen Antrag auf Geldbussenerlass gestellt. Die Sachverhalte wurden im Rahmen einer internen Untersuchung festgestellt.

Der Aufsichtsrat hat sich unter Hinzuziehung einer unabhängigen Rechtsanwaltskanzlei mit den aufgeworfenen Fragen befasst und die zur weiteren Aufklärung des Sachverhalts und etwaiger Verantwortlichkeiten von Vorstandsmitgliedern gebotenen Maßnahmen veranlasst. Auch ein zusätzlich beauftragter unabhängiger Rechtswissenschaftler, Prof. Dr. Mathias Habersack, ist zu dem Ergebnis gelangt, dass der Aufsichtsrat bislang seinen aktienrechtlichen Pflichten vollumfänglich nachgekommen ist. Um angesichts der aufgeworfenen Fragen Transparenz zu schaffen, ist nachstehend eine Stellungnahme von Prof. Dr. Mathias Habersack wiedergegeben, in der er die bisherigen Ergebnisse zusammengefasst hat.

## Stellungnahme

zu den Verhaltenspflichten des Aufsichtsrats im Zusammenhang mit dem  
Lkw-Kartell und möglichen weiteren Kartellangelegenheiten,  
erstellt für den Aufsichtsrat der Daimler AG

Der Unterzeichner ist Inhaber des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht und Unternehmensrecht der Ludwig-Maximilians-Universität München. Er hat 2017 und 2018 im Auftrag des Aufsichtsrats der Daimler AG Rechtsgutachten zu den Verhaltenspflichten des Aufsichtsrats der Daimler AG im Zusammenhang mit dem Verfahren der Europäischen Kommission AT.39824 – Trucks („Lkw-Kartell“) sowie weiteren mögliche Kartellverstöße betreffenden Angelegenheiten erstellt. Die Ergebnisse dieser Rechtsgutachten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. a) Der Aufsichtsrat der Daimler AG (im Folgenden auch „Gesellschaft“) hat unter Einschaltung anwaltlicher Berater geprüft, ob der Gesellschaft im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren der Europäischen Kommission AT.39824 – Trucks Schadensersatzansprüche gegen amtierende oder ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands zustehen, und ist damit bislang seiner ihm insoweit obliegenden Überwachungsaufgabe vollumfänglich nachgekommen.

b) Der Aufsichtsrat der Daimler AG ist auch seiner Pflicht, auf Grundlage der durch die Aufklärung des Sachverhalts gewonnenen Erkenntnisse über die Geltendmachung etwaiger Schadensersatzansprüche der Gesellschaft gegen amtierende oder ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands im Unternehmensinteresse zu entscheiden, vollumfänglich nachgekommen. Nachdem solche Ansprüche, sollten sie bestehen, nicht zeitnah verjähren würden, und es im Interesse der Daimler AG liegt, die bislang gewonnenen Erkenntnisse nicht offenzulegen, hat der Aufsichtsrat der Daimler AG beschlossen, zur Absicherung des bisherigen Erkenntnisstandes und wiederum unter Einschaltung anwaltlicher Berater die Untersuchung des Sachverhalts fortzusetzen und zu gegebener Zeit über weitere Schritte Beschluss zu fassen.

2. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat sich auch mit weiteren mögliche Kartellverstöße betreffenden Angelegenheiten befasst. Er hat insoweit die notwendigen Maßnahmen ergriffen

und ist damit auch insoweit bislang seinen aktienrechtlichen Pflichten vollumfänglich nachgekommen.

3. Der Aufsichtsrat der Daimler AG lässt sich von den Grundsätzen leiten, die der II. Zivilsenat des BGH in seiner „ARAG/Garmenbeck“-Entscheidung vom 21. April 1997 (II ZR 175/95) hinsichtlich der Verhaltenspflichten des Aufsichtsrats im Zusammenhang mit der Prüfung des Bestehens und der Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen der Gesellschaft gegen amtierende oder ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands entwickelt hat.

4. Nach dem Ergebnis meiner Rechtsgutachten ist der Aufsichtsrat der Daimler AG bislang seinen aktienrechtlichen Pflichten vollumfänglich nachgekommen.



23. März 2018

Prof. Dr. Mathias Habersack