

DAIMLER

Stellungnahme der Verwaltung zu den Gegenanträgen zur Hauptversammlung am 22. Mai 2019

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

Abgasemissionen Dieselfahrzeuge

Daimler ist derzeit verschiedenen behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen ausgesetzt, die zuletzt im Geschäftsbericht 2018 und im Bericht für das erste Quartal 2019 beschrieben sind. In der Risikoberichterstattung des Unternehmens sind auch die möglichen Risiken in diesem Zusammenhang bereits seit längerer Zeit beschrieben.

Der Vorstand lässt den Sachverhalt umfassend aufklären. Da die Sachverhalte äußerst komplex sind, dauert die Aufarbeitung noch an. Der Vorstand unterrichtet den Aufsichtsrat zu diesen Themen entsprechend seinen rechtlichen Berichtspflichten.

Das Unternehmen kooperiert dabei mit sämtlichen Behörden vollumfänglich.

Dabei gilt, dass wir uns zu laufenden Verfahren nicht äußern. Dies erfolgt nicht zuletzt im Interesse unseres Unternehmens. Denn unsere Erfahrungen haben gezeigt, dass unsere zurückhaltende Kommunikation den konstruktiven Dialog mit den Behörden unterstützt.

Der Aufsichtsrat überwacht die interne Untersuchung der Daimler AG und hat auch externe Rechtsanwälte beauftragt, die die Verfahren eng begleiten und analysieren und den Aufsichtsrat beraten.

Gemäß seiner aktienrechtlichen Überwachungspflicht prüft der Aufsichtsrat zudem laufend, ob Vorstandsmitglieder ihren aktienrechtlichen Pflichten nachgekommen sind und nachkommen.

Der Aufsichtsrat ist überzeugt, dass die vom Vorstand ergriffenen Maßnahmen zur Aufklärung des Sachverhalts zielstrebig und objektiv erfolgen.

Nachrüstung Dieselfahrzeuge

Bereits nach dem Koalitionsbeschluss Anfang Oktober 2018 hat Daimler angekündigt, sich im Rahmen des Konzeptes der Bundesregierung an einem Hardware-Nachrüstungsprogramm für Diesel-Fahrzeuge in den festgelegten Schwerpunktregionen zu beteiligen.

Vor diesem Hintergrund ist Daimler dazu bereit, für Mercedes-Benz Kunden mit Euro 5 Diesel-Fahrzeugen in den Schwerpunktregionen die Kosten einer Hardware-Nachrüstung bis zu einem Maximalbetrag von 3.000 Euro zu übernehmen.

Die Nachrüstung muss durch einen Drittanbieter entwickelt und angeboten und vom Kraftfahrt-Bundesamt zertifiziert und zugelassen werden. Sie muss nachweislich dazu berechtigen, in bestimmten Städten auch in Straßen mit Fahrverboten einzufahren.

Wir halten andere Maßnahmen weiterhin für insgesamt sinnvoller und effizienter – insbesondere eine beschleunigte Flottenerneuerung und das Aufspielen von Software-Updates.

Rückruf wegen Software-Update für das Abgassystem

Das Unternehmen hatte sich schon im Jahr 2016 mit dem deutschen Bundesverkehrsministerium und dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) darauf verständigt, eine möglichst schnelle und effektive Verbesserung der Emissionen unserer Fahrzeuge durch Software-Updates zu erzielen. Im Juli 2017 wurde im Vorfeld zum Nationalen Forum Diesel in Berlin die Ausweitung der laufenden freiwilligen Servicemaßnahme auf über 3 Millionen Fahrzeuge in Europa angekündigt. Nach Gesprächen im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Juni 2018 führt Daimler auf Anordnung des KBA einen verpflichtenden Rückruf für rund 680.000 Fahrzeuge in Europa – davon rund 280.000 in Deutschland – durch. Der überwiegende Teil der Fahrzeuge im Rückruf war bereits Bestandteil der angekündigten freiwilligen Service-Maßnahme. Diese läuft wie geplant weiter.

Mit den Software-Updates verbessert das Unternehmen für einen Großteil der Mercedes-Benz Euro 5- und Euro 6-Fahrzeuge in Europa das NOx-Emissionsverhalten im normalen Fahrbetrieb um 25 bis 30 Prozent im Durchschnitt der Fahrzeuge.

Wir stehen selbstverständlich in der Verantwortung, wenn es darum geht, individuelle Mobilität, Klimaschutz und Luftreinhaltung miteinander in Einklang zu bringen. Die genannten Software-Updates sind ein wichtiger Beitrag dazu.

Umsetzung des neuen Abgasprüfverfahren WLTP

Wir haben bei Mercedes-Benz Cars die gesamte Flotte für Europa zum 1. September 2018 nach dem WLTP-Standard zertifiziert und über 200 Varianten auf die Euro 6d-TEMP (WLTP und RDE Stufe 1) Norm umgestellt. Mittlerweile sind über 90 Prozent unseres aktuellen Produkt-Portfolios bereits nach Euro 6d-TEMP (RDE Stufe 1) sowie erste Modelle (A-, B- und CLA-Klasse mit Zweiliter-Diesel sowie GLE mit Sechszylinder-Diesel, sowie alle Diesel-Varianten von GLC und GLS) bereits nach der erst ab 1. Januar 2020 für Neutypen verpflichtenden Euro 6d zertifiziert. Dennoch ist es auch bei uns zu Belastungen gekommen, die mit der Umstellung auf die neue Abgasnorm in Verbindung stehen.

Auslieferungsverzögerungen bei verschiedenen Modellen

Zunächst sind wir sehr glücklich, dass wir mit unserer aktuellen Produktpalette weltweit sowohl bestehende als auch neue Kunden begeistern und dass die Nachfrage nach unseren Fahrzeugen weiterhin so hoch ist.

Im Jahr 2018 hat Mercedes-Benz zum 1. September die gesamte Flotte für Europa nach dem WLTP-Standard zertifiziert. Die Fahrzeuge befanden sich danach auf dem Weg in den Handel, jedoch konnten im dritten Quartal vor dem Hintergrund unverändert hoher Nachfrage noch nicht alle Kundenwünsche kurzfristig erfüllt werden.

Im vierten Quartal 2018 konnten wie geplant Fortschritte bei der weltweiten Fahrzeugverfügbarkeit erreicht werden. Jedoch wirkten sich noch bis zum Jahresende insbesondere Verzögerungen bei den Zertifizierungen in einigen internationalen Märkten weiter auf den Absatz aus.

Überzeugende umweltfreundliche Antriebs-Alternativen

Wir legen den Schalter um: Die Zukunft ist elektrisch. Neben Pkw elektrifizieren wir auch Vans, Trucks und Busse. Mit unseren Studien wie dem „Concept EQ“ und dem kompakten „Concept EQA“, über den elektrisch angetriebenen „Concept EQV“ bis hin zum „eActros“, zeigen wir in eindrucksvoller Weise, dass wir künftig Elektromobilität in einer großen Breite anbieten können.

Bis zum Jahr 2022 werden wir das gesamte Mercedes-Benz Cars Portfolio elektrifizieren. Das bedeutet, dass wir unseren Kunden in jedem Segment verschiedene elektrifizierte Alternativen anbieten werden – vom smart bis zum großen SUV.

Wir verfolgen dabei eine dreispurige Antriebsstrategie:

- hocheffiziente Hightech-Verbrennungsmotoren mit zunehmender Elektrifizierung,
- ein breites Angebot an Hybrid-Modellen
- und reine Elektroantriebe mit Batterie oder Brennstoffzelle.

Daimler geht davon aus, dass bis 2025 der Anteil der reinen Elektromodelle am Gesamtabsatz von Mercedes-Benz zwischen 15 und 25 Prozent liegen wird. Dies hängt natürlich auch von der Entwicklung der Infrastruktur und der Kundenpräferenzen ab.

Mehr als 10 Modelle werden reine Elektro-Pkw sein – in allen Segmenten, vom smart bis zum großen SUV. Dazu gehören unsere bereits verfügbaren Elektromodelle smart EQ fortwo, smart EQ fortwo cabrio und smart EQ forfour, der Mercedes-Benz GLC F-CELL und der Mercedes-Benz EQC, unser erster vollelektrischer SUV. Die Markteinführung des EQC beginnt Mitte 2019 in Europa, gefolgt von China Ende 2019 und den USA Anfang 2020.

Kältemittel R134a

Das Kraftfahrzeugbundesamt (KBA) hat uns aufgefordert, eine begrenzte Anzahl an Fahrzeugen mit dem Kältemittel R1234yf nachzurüsten. Den gegen diese Aufforderung zunächst eingelegten Widerspruch haben wir zurückgenommen und werden die Anordnung des KBA erfüllen.

Wir befinden uns derzeit im Austausch mit dem KBA über die weitere Vorgehensweise und werden die Kunden zeitnah informieren. Der Rückruf der betroffenen Fahrzeuge wird ab voraussichtlich Juni 2019 beginnen.

Einhaltung von Rüstungsexportbestimmungen

Den Vorwurf, der Daimler-Vorstand hätte gegen Rüstungsexportbestimmungen verstoßen, weil Nexter auf Unimog-Chassis von Daimler Haubitzen installierte und diese nach Saudi-Arabien exportierte, weisen wir entschieden zurück. Wie bereits ausgeführt, hat die Daimler AG ausfuhrgenehmigungsfreie Unimog-Chassis an einen deutschen Aufbauhersteller innerhalb Deutschlands geliefert. Die Lieferungen erfolgten in den Jahren 2009 - 2011 unter Einhaltung der Daimler-internen Exportkontrollprozesse und im Einklang mit allen geltenden gesetzlichen Exportkontrollvorschriften. Eine entsprechende Prüfung wurde vor der Lieferung der Fahrgestelle durchgeführt. Wir weisen darauf hin, dass auch die Bundesregierung Kenntnis von den Lieferungen hat und diese nachrichtendienstlich überprüft hat. Auch danach ergaben sich keine Beanstandungen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN, BT-Drucksache 19/9065 vom 2. Mai 2019, Frage 19 und Vorbemerkung). Daher sehen wir keinen Anlass für weitere juristische Prüfungen.

Parteispenden

Die Parteispenden werden jedes Jahr neu bewertet und liegen im freien Ermessen des Unternehmens.

Für 2019 haben wir entschieden, keine Parteispenden zu tätigen. Wir haben beschlossen, in diesem Jahr den Schwerpunkt unserer Spenden bei Projekten aus den Bereichen Bildung, Naturschutz, Wissenschaft, Kunst und Kultur zu setzen.

Neue Konzernstruktur

Der Vorstand hat im Ausgliederungsbericht

- die Herausforderungen, denen der Daimler-Konzern ausgesetzt ist,
- die Gründe, die für die Schaffung rechtlich selbstständiger Einheiten sprechen,
- sowie die Kosten und möglichen Risiken

ausführlich dargestellt und die von ihm - in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat - getroffene Abwägungsentscheidung begründet. Insofern verweisen wir auf die Ausführungen in Abschnitt C des Ausgliederungsberichts.

Verhaltenspflichten des Aufsichtsrats im Zusammenhang mit Kartellangelegenheiten

Der Aufsichtsrat hat sich entsprechend seiner Verantwortung eingehend mit den aufgeworfenen Fragen einer etwaigen Verantwortlichkeit von Vorstandsmitgliedern befasst und dazu gutachterlichen Rat von unabhängigen externen Rechtsexperten eingeholt.

So hat der Aufsichtsrat zusätzlich erneut ein wissenschaftliches Gutachten durch einen im Aktienrecht ausgewiesenen unabhängigen Rechtswissenschaftler, Herrn Prof. Dr. Mathias Habersack, eingeholt. Dieses Rechtsgutachten wurde auf Basis der seit der Hauptversammlung 2018 eingetretenen Entwicklungen aktualisiert. Die aktualisierte Stellungnahme von Prof. Dr. Mathias Habersack, in der er die bisherigen Ergebnisse zusammengefasst hat, ist nachstehend wiedergegeben.

Der Aufsichtsrat hat im Zusammenhang mit dem Lkw-Kartell unter Berücksichtigung der vom Bundesgerichtshof in der ARAG/Garmenbeck-Entscheidung aufgestellten Grundsätze nach sorgfältiger Prüfung des Bestehens von Schadensersatzansprüchen und einer das Gesellschaftswohl berücksichtigenden, eingehenden Abwägung entschieden, gegenwärtig von der Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen abzusehen. Eine abschließende Entscheidung ist damit nicht getroffen. Der Aufsichtsrat prüft und erörtert fortlaufend, ob an dieser Entscheidung festzuhalten ist. Auch im Zusammenhang mit den Vorwürfen der EU Kommission gegen Pkw-Hersteller im Hinblick auf etwaige kartellrechtswidrige Absprachen in Bezug auf die Entwicklung und Einführung von Systemen zur Verringerung der Emissionen von Benzin- und Diesel-Pkw prüft der Aufsichtsrat im Einklang mit seinen gesetzlichen Pflichten das Bestehen von etwaigen Schadensersatzansprüchen gegen ehemalige und amtierende Vorstandsmitglieder. Er wird in beiden Angelegenheiten fortlaufend über die relevanten Entwicklungen unterrichtet und fordert selbst Informationen zu den Vorgängen an. Er wird sich spätestens im ersten Quartal 2020 erneut mit der Frage einer etwaigen Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen befassen.

Stuttgart, Mai 2019

Daimler AG

Anhang: Stellungnahme Prof. Dr. Mathias Habersack

Stellungnahme

zu den Verhaltenspflichten des Aufsichtsrats im Zusammenhang mit dem
Lkw-Kartell und möglichen weiteren Kartellangelegenheiten,
erstattet 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, 2018 und 2019 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 eine zeitnahe Verjährung etwaiger Schadensersatzansprüche der Gesellschaft nicht droht, konzentriert sich die Gesellschaft weiterhin auf im Zusammenhang mit dem Lkw-Kartell und weiteren mögliche Kartellverstöße betreffenden Angelegenheiten (s. unter 2.) stehende Verfahren. Zumal vor dem Hintergrund, dass im Rahmen einer etwaigen Anspruchsverfolgung relevante Rechtsfragen noch der Klärung durch die höchstrichterliche Rechtsprechung harren, entspricht es pflichtgemäßem Ermessen, dass der Aufsichtsrat diesen Verfahren im Rahmen seiner Abwägung erhebliche Bedeutung beimisst.

c) Schließlich handelt der Aufsichtsrat auch pflichtgemäß, wenn er weitere Einzelheiten der Abwägungen, die seiner Entscheidung, gegenwärtig keine Schadensersatzansprüche geltend zu machen, zugrunde liegen, nicht mitteilt, soweit sie sich negativ auf das Unternehmensinteresse auswirken könnten.

2. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat sich auch mit weiteren mögliche Kartellverstöße betreffenden Angelegenheiten befasst, darunter dem Vorwurf, Daimler habe mit konkurrierenden Herstellern kartellrechtswidrige Absprachen in Bezug auf die Entwicklung und Einführung von Systemen zur Verringerung der Emissionen von Benzin- und Diesel-Pkw getroffen. Insoweit hat die Europäische Kommission am 18. September 2018 ein förmliches Verfahren eingeleitet. Sie hat ausdrücklich erklärt, dieses Verfahren ergebnisoffen zu führen. In den am 5. April 2019 mitgeteilten Beschwerdepunkten wirft die Kommission nunmehr Daimler und anderen Herstellern kartellrechtswidrige Absprachen vor.

Die Daimler AG hat Kronzeugenantrag gestellt, so dass, würde dem Antrag stattgegeben, mit einem vollständigen oder weitgehenden Erlass einer etwaigen Geldbuße zu rechnen wäre. Die dem Kronzeugenantrag zugrundeliegenden Unternehmenserklärungen beruhen auf weitreichenden Untersuchungen der Gesellschaft, die im Rahmen der Kooperation mit der Europäischen Kommission fortgeführt wurden. Basierend auf diesen Untersuchungen hat der Aufsichtsrat auch eigene selbständige Untersuchungshandlungen veranlasst. Nach förmlicher Einleitung des Kartellverfahrens hat er beschlossen, über die Notwendigkeit weiterer ergänzender Untersuchungsmaßnahmen zu entscheiden, sobald neue Erkenntnisse aus dem Kartellverfahren gewonnen worden sind. Damit ist der Aufsichtsrat 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.



Prof. Dr. Mathias Habersack

17. April 2019