

Daimler AG
Investor Relations
HPC 096 – 0324
70546 Stuttgart
Fax +49 711/17-94075
E-Mail: investor.relations@daimler.com

Köln, 20. März 2018

Gegenanträge zur Hauptversammlung der Daimler AG am 5. April 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre stellt anlässlich der Hauptversammlung der Daimler AG am 5. April 2018 zwei Gegenanträge. Ich bitte um umgehende Veröffentlichung auf der Internet-Seite der Daimler AG.

Der Nachweis der Aktionärserschaft des Dachverbands geht Ihnen mit diesem Schreiben zu.

Bitte bestätigen Sie den fristgerechten Eingang der Gegenanträge per Email an dachverband@kritischeaktionaere.de.

Für Rückfragen erreichen Sie mich unter der Telefonnummer 0221/599-5647 oder unter der o.g. Email-Adresse.

Mit freundlichen Grüßen



Markus Dufner
Geschäftsführer des Dachverbands
der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre

Anlage:

- Gegenanträge zu TOP 3 und TOP 4
- Nachweis Aktionärserschaft des Dachverbands

Gegenanträge des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre zur Daimler-HV am 5. April 2018:

Zu Tagesordnungspunkt 3: Beschlussfassung über die Entlastung der Mitglieder des Vorstandes

Den Mitgliedern des Vorstandes wird die Entlastung verweigert.

Begründung:

Das Verhalten des Vorstands und die Rolle der Daimler AG rund um den bereits seit über zweieinhalb Jahren andauernden Abgasskandal ist aus unserer Sicht nicht hinzunehmen. Personelle Veränderungen wurden nicht mit ausreichender Konsequenz durchgeführt, strategische Entscheidungen lassen Weitsicht und Interesse an Kundinnen und Kunden sowie der langfristigen Entwicklung des Konzerns vermissen.

So hat der Vorstandsvorsitzenden Dieter Zetsche in der Vergangenheit wiederholt öffentlich beteuert, die Daimler AG habe bei den Abgaswerten ihrer Dieselfahrzeuge nicht betrogen. Die jetzt weiter erhöhten Rückstellungen für rechtliche Risiken lassen aber den Schluss zu, dass der Vorstand durchaus mit Strafen oder Entschädigungen in nicht unerheblicher Höhe rechnet. Nicht zuletzt deshalb, weil die US-Behörden nach aktuellem Erkenntnisstand davon ausgehen, dass in Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen illegale Abschaltvorrichtungen verbaut sind. Eine nach Aussagen des Konzerns vollumfängliche Kooperation mit den US-Behörden könnte dafür sorgen, dass die Daimler AG trotz massiver Fehler mit relativ geringen Strafen aus den Ermittlungen hervorgeht, Entschädigungen und Rückkäufe im nicht unerheblichen Umfang werden aber monetäre Einbußen und einen Imageverlust nach sich ziehen.

Ungleichbehandlung von Daimler-Kunden in USA und Europa

Während Kundinnen und Kunden in den Vereinigten Staaten für die Fehler der Daimler AG mit Entschädigungen rechnen können, werden Kunden in Europa mit drohenden Fahrverboten und Wertverlust weitgehend alleingelassen. Wer im guten Glauben einen Diesel der Abgasstufe 5 der Marke Mercedes-Benz oder Smart gekauft hat, sieht sich mit im Realbetrieb nachgewiesenen, teils massiven Überschreitungen der gesetzlichen, fahrzeugspezifischen Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_x) konfrontiert. Drohenden offiziellen Rückrufaktionen des Kraftfahrtbundesamts begegnet man mit so genannten 'freiwilligen Servicemaßnahmen', die als Schuldeingeständnis angesehen werden können. Denn entweder sind die Änderungen an der Motorsoftware bei europaweit über drei Millionen Fahrzeugen notwendig, um einer offiziellen Rückrufaktion der Aufsichtsbehörden zuvor zu kommen, oder es gibt keine rechtliche Notwendigkeit und die vom Vorstand beschlossene und mit über 200 Millionen Euro veranschlagten Maßnahmen schmälern vor allem den Konzerngewinn. Darüber hinaus sehen sich die Kundinnen und Kunden dieser Fahrzeuge auch nach der Maßnahme weiterhin mit drohenden Fahrverboten und einem deutlichen Wertverlust konfrontiert.

Nachrüstung von Daimler-Fahrzeugen: Grenzwerte müssen im Realbetrieb eingehalten werden

Der Vorstand der Daimler AG muss gewährleisten, dass alle Fahrzeuge des Konzerns so nachgerüstet oder -gebessert werden, dass sie ihre gesetzlichen Schadstoffgrenzwerte auch im Realbetrieb auf der Straße einhalten. Gegebenenfalls muss die Nachrüstung mit zusätzlich eingebauten Stickoxidminderungssystemen durchgeführt werden. Darüber hinaus muss der Vorstand gewährleisten, dass auch alle fabrikneuen Fahrzeuge den gesetzlichen Anforderungen

vollumfänglich genügen. Das gilt explizit für alle Fahrzeuge und alle Antriebsvarianten. Mit jedem zusätzlichen Diesel-Fahrzeug, das nicht den Anforderungen der Abgasnorm Euro 6d oder zumindest 6d-temp genügt, macht sich der Konzern weiter mitschuldig an den hohen Stickoxidbelastungen der BürgerInnen.

Statt mit unwürdigen Untersuchungen die Unschädlichkeit von Luftschadstoffen beweisen und damit die seit Jahren festgelegten und politisch anerkannten gesetzlichen Grenzwerte als überzogen darstellen zu wollen, muss der Anspruch der Daimler AG sein, alle fahrzeugspezifischen Grenzwerte in allen Betriebszuständen einzuhalten oder idealerweise überzuerfüllen.

Gleiches gilt für die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben zu Verbrauch und den damit direkt zusammenhängenden CO₂-Emissionen der in Europa verkauften Neuwagenflotte. Zweifel des Vorstandes an der Erreichung der Vorgaben für das Jahr 2021 zeigen, dass in der Vergangenheit offenbar falsche Entscheidungen bezüglich der Produktpalette bzw. der Motorisierung der selbigen getroffen wurden. Diese Fehler sind noch zu korrigieren, müssen vom Vorstand aber rigoros und vor allem schleunigst angegangen werden. Die vom Konzern mitverschuldetet Abkehr der Kundinnen und Kunden vom Diesel darf nicht als Ausrede dafür dienen, Strafzahlungen billigend in Kauf zu nehmen.

Zu Tagesordnungspunkt 4, Beschlussfassung über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats

Den Mitgliedern des Aufsichtsrats wird die Entlastung verweigert.

Begründung:

Der Aufsichtsrat der Daimler AG lässt Sorgfalt in seiner Funktion vermissen und gefährdet damit das Ansehen und den langfristigen Erfolg vor allem der Pkw-Sparte des Konzerns. Entscheidungen des Vorstands, die zu massiven Wertverlusten bei Diesel-Fahrzeugen der Marken Mercedes-Benz und Smart geführt haben, wurden nicht unterbunden. Darüber hinaus kann von einem Aufsichtsrat verlangt werden, vor allem den langfristigen Erfolg des Konzerns im Blick zu haben. Dafür müssen alle Geschehnisse rund um den Abgaskandal lückenlos aufgeklärt und gegebenenfalls personelle Konsequenzen im Vorstand gezogen werden.

Aufsichtsrat hat keine Schritte zur Unterbindung von Kartellabsprachen zwischen Daimler und anderen deutschen Autoherstellern unternommen

Im Sommer 2017 enthüllte Der Spiegel, wie die Daimler AG über zwei Jahrzehnte Kartellabsprachen mit anderen deutschen Autoherstellern getroffen haben soll, darunter Details zu Fahrzeugentwicklung, Preisen und Zulieferer. Die Daimler AG hat die Vorwürfe zumindest in Teilen selbst bestätigt, da sie eine Selbstanzeige bei der EU eingereicht hat, um durch eine Kronzeugenregelung Strafen in Milliardenhöhe zu entgehen. Der Ausgang des Kartellverfahrens, das die EU-Kommission seitdem gegen die Daimler AG und andere Autohersteller führt, ist noch nicht abzusehen, die Ermittlungen laufen weiter. Der Aufsichtsrat ist auch in dieser Hinsicht seinen Kontrollpflichten nicht nachgekommen, diese Absprachen, die sowohl den Kundinnen und Kunden als auch dem Unternehmen schaden, aufzudecken und zu unterbinden.

Nun sieht sich die Daimler AG mit einer Sammelklage auf Schadensersatz von Kundinnen und Kunden aus den USA konfrontiert. Die Anklage: Daimler hätte durch die Kartellabsprachen Fahrzeuge zu Preisen verkauft, die weit über deren eigentlichem Wert gelegen hätten. Der Daimler AG droht hier ein kostspieliger Vergleich in Milliardenhöhe, völlig unabhängig von weiterhin nicht auszuschließenden Strafzahlungen, welche die EU-Kommission verhängen könnte. Es ist derzeit nicht ersichtlich, wie der Aufsichtsrat in Zukunft derart unehrliches und schädigendes Verhalten verhindern möchte. Schon im Sommer 2016 hatten die EU-Kartellbehörden die Daimler AG mit einer Geldstrafe von über einer Milliarde Euro belegt, da der Konzern zuvor über Jahre durch illegale Preisabsprachen Kunden in der Lkw-Sparte geprellt hatte. Spätestens danach hätte der Aufsichtsrat entsprechende Gegenmaßnahmen ergreifen müssen, um dieses im Konzern offenbar übliche Vorgehen zum Schaden von Kundinnen und Kunden zu unterbinden.

Köln, den 20.03.2018



Markus Dufner
Geschäftsführer des Dachverbands
der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre

dachverband@kritischeaktionaere.de
www.kritischeaktionaere.de