

DAIMLER TRUCK

Daimler Truck Holding AG

Stellungnahme der Verwaltung zu den Gegenanträgen

Ordentliche Hauptversammlung
am 27. Mai 2025



Stellungnahme der Verwaltung zu den Gegenanträgen

Vorstand und Aufsichtsrat halten an ihren Beschlussvorschlägen an die Hauptversammlung fest und nehmen zu den Gegenanträgen des **Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre, Köln**, und des Aktionärs **Matthias Lang, Berlin**, wie folgt Stellung:

1. Zum Gegenantrag des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre zu Tagesordnungspunkt 3: Beschlussfassung über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2024

1.1 Zu Lkw für militärische Aufgaben

Daimler Truck stellt Nutzfahrzeuge für Transportaufgaben, den Einsatz auf Baustellen und im Tagebau, Aufgaben im kommunalen Bereich, für Feuerwehren und Katastrophenschutz und Busse für die Personenbeförderung her. Im Lkw-Bereich stellen wir in geringem Umfang auch Lkw für militärische Logistikaufgaben und Verteidigungszwecke her. Daimler Truck steht zu seiner Produktion militärischer Logistikfahrzeuge, die in Armeen der EU-, der NATO-Mitgliedsstaaten, aber auch in anderen Ländern weltweit im Einsatz sind.

In unserer Gesellschaft besteht ein breiter Konsens, dass Sicherheit und Freiheit hohe Güter sind. Der völkerrechtswidrige Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine hat uns vor Augen geführt, dass unsere Sicherheit und Freiheit notfalls auch mit militärischen Mitteln verteidigt werden müssen. Daimler Truck bekennt sich daher weiterhin dazu, auch militärische Logistikfahrzeuge herzustellen, die aus unseren Serien-Lkw abgeleitet sind. In diesem Zusammenhang unterstützen wir auch die ukrainische Armee im Rahmen der Militärhilfe der Bundesregierung mit unseren Lkw.

Ausfuhren von militärischen Lkw aus Deutschland unterliegen grundsätzlich der Exportkontrolle durch die Bundesregierung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bundesregierung Ausfuhrgenehmigungen nur dann erteilt, wenn der Endverwender und das Endverwendungsland strenge Kriterien erfüllen. In diesem Zusammenhang wird insbesondere die Übereinstimmung des Ausfuhrvorhabens mit den deutschen außen- und sicherheitspolitischen Interessen und die Einhaltung der Menschenrechte im Empfangsland geprüft. Für Ausfuhren von nicht-genehmigungspflichtigen Fahrzeugen haben wir einen eigenen Bewertungsprozess implementiert, der die außen- und sicherheitspolitische Linie der Bundesregierung berücksichtigt. Der Umsatz mit militärischen Lkw lag im Geschäftsjahr 2024 wie in den Vorjahren unter 1% des Gesamtumsatzes im Daimler-Truck-Konzern. Vor dem Hintergrund der aktuellen verteidigungspolitischen Herausforderungen erwarten wir, dass die Nachfrage in den kommenden Jahren steigen wird und wir das Geschäft im Defence Bereich perspektivisch ausbauen werden.

1.2 Zum Klimaschutz und der Fokussierung auf Wasserstoff

Unsere Wirtschaft und Gesellschaft basieren zu großen Teilen auf Nutzfahrzeugen. Sie haben einen enormen Einfluss auf unser tägliches Leben – leider auch, wie von Ihnen ausgeführt, in Sachen CO₂-Emissionen.

Schauen wir uns die (ungefähren) Zahlen an und nehmen Europa als Beispiel: Täglich sind etwa sechs Millionen Lkw mit einem Gesamtgewicht größer 3,5 Tonnen im Einsatz. Jedes Jahr legen diese sechs Millionen Lkw rund 300 Milliarden Kilometer zurück. Jedes Jahr tanken diese sechs Millionen Lkw etwa 60 Millionen Tonnen Diesel. Jedes Jahr stoßen diese sechs Millionen Lkw etwa 200 Megatonnen CO₂ aus – das entspricht rund 700 Terawattstunden Energie. Jedes Jahr sind diese sechs Millionen Lkw (zusammen mit Bussen) für etwa sieben Prozent der CO₂-Emissionen in Europa verantwortlich.

Wenn wir den Klimawandel als globale Bedrohung betrachten, sind Nutzfahrzeuge also erstmal Teil des Problems. Aber sie sind und werden auch immer mehr Teil der Lösung. Die Dekarbonisierung von Lkw und Bussen ist eine riesige Herausforderung – und gleichzeitig eine riesige Chance. Die Nutzfahrzeugindustrie investiert seit Jahren viele Milliarden in die Dekarbonisierung. Alle Hersteller haben hier bereits viel erreicht. Emissionsfreie Fahrzeuge (ZEV) sind mittlerweile in Serienproduktion – bei Daimler Truck weltweit elf batterie-elektrische Lkw- und Bus-Modelle, außerdem ein batterie-elektrischer Stadtbus mit ergänzender Brennstoffzelle für mehr Reichweite.

Und trotzdem sind aktuell viel zu wenig ZEV im täglichen Kundenbetrieb, gerade wenn wir an die ambitionierten CO₂-Reduktionsziele der EU denken. Das verabschiedete Ziel der EU lautet nämlich: Reduktion der CO₂-Flottenemissionen bis 2030 um 45 Prozent gegenüber 2019. In Fahrzeuge umgerechnet wären das für Europa mehr als 400.000 ZEV. Um das zu schaffen, brauchen wir nicht nur eine emissionsfreie Antriebstechnologie, sondern gleich zwei: batterieelektrische und wasserstoffbasierte Antriebe.

Dabei ist es korrekt, dass batterieelektrische Antriebe aktuell noch die technologisch fortgeschrittenere Antriebsart der beiden darstellen. Deshalb starten wir auch mit dieser Technologie, was Serienprodukte betrifft. In Zukunft planen wir dann auch unser Angebot durch wasserstoffbetriebene Serienfahrzeuge zu ergänzen. Dafür gibt es vier Hauptgründe.

- KUNDEN: Die Transportaufgaben unserer Kunden sind vielfältig – von innerstädtischem Verteilerverkehr bis zur Abfallentsorgung, von Stadtbussen bis zu Baustellenfahrzeugen, von leicht planbaren Routen bis zum Schwerlastverkehr auf der Langstrecke mit hoher Flexibilität. Mal ist die eine, mal die andere Antriebstechnologie die wirtschaftlichere Lösung für unsere

Kunden – je nach Anwendungsfall und anderen Faktoren, wie beispielsweise den regionalen Energiepreisen vor Ort.

- **INFRASTRUKTUR:** Der Aufbau beider Infrastrukturen, für Batterien und Wasserstoff, benötigt weniger Investitionsaufwand als der (dann deutlich umfangreichere) Aufbau der elektrischen Infrastruktur allein. Warum? Während die Anfangsinvestitionen für die Ladeinfrastruktur vergleichsweise gering sind (man müsste erstmal nur Ladepunkte installieren und an das bestehende Stromnetz anbinden), steigen die Kosten für die Erweiterung des Stromnetzes selbst überproportional. Bei der Wasserstoffinfrastruktur ist es genau andersherum: die Anfangsinvestitionen sind vergleichsweise hoch, mit steigender Nachfrage und Nutzung fallen jedoch die relativen Kosten. Und da alle Unternehmer – und damit auch Lkw- und Bus-Kunden – nach dem ökonomischen Optimum streben, führt uns das eindeutig zu zwei Infrastrukturen.
- **ENERGIEVERFÜGBARKEIT:** Fast jedes EU-Land ist auf Energieimporte angewiesen. Europa allein importiert heute etwa 60% der Energie. Und auch in einer emissionsfreien Zukunft ist eine vollständige Versorgung mit regionaler, grüner Energie nicht realistisch und erst recht nicht wettbewerbsfähig. Es wird daher ein globaler Handel mit grüner Energie entstehen, der auf einem Molekül basiert, das Energie speichern und transportieren kann: Wasserstoff.
- **EFFIZIENZ-BALANCE:** Wir sehen eine ausgeglichene „Sun-to-Wheel“-Effizienz zwischen batterieelektrischen und wasserstoffbasierten Lkw. Denn mit grünem Wasserstoff von einer Solarinstallation im sonnigen Süden kann ein wasserstoffbasierter Lkw eine ähnliche Strecke pro Jahr fahren wie ein batterieelektrischer Lkw, bei dem die Energie von einer Solarinstallation gleicher Größe in Europa kommt. Kurz gesagt: Die höhere Effizienz eines Solarpanels in einer sonnigen Region kann die niedrigere Effizienz durch Elektrolyse und Energieverlust im Antriebsstrang ausgleichen.

In Summe setzt Daimler Truck im Zuge der Transformation hin zum nachhaltigen Straßengüterverkehr aus guten Gründen und auch weiterhin sowohl auf batteriebetriebene als auch auf wasserstoffbasierte Antriebe. Aus unserer Sicht ist die Kombination aus Batterie und Wasserstoff die wirtschaftlich beste und schnellste Lösung zur Dekarbonisierung. Immer mehr Studien kommen zu demselben Ergebnis.

2. Zu den Gegenanträgen des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre und des Aktionärs Matthias Lang zu Tagesordnungspunkt 8: Beschlussfassung über Satzungsänderung zur Verlängerung der Ermächtigung zur Durchführung einer virtuellen Hauptversammlung nach § 118a Aktiengesetz

Unter Tagesordnungspunkt 8 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung vor, den Vorstand durch Änderung der Satzung nach § 118a Abs. 1 Satz 1 Aktiengesetz für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Eintragung der Satzungsänderung in das Handelsregister der Gesellschaft zu ermächtigen, die Abhaltung virtueller Hauptversammlungen vorzusehen.

Aufgrund der positiven Erfahrungen mit der Durchführung virtueller Hauptversammlungen in den letzten Jahren möchten Vorstand und Aufsichtsrat auch in Zukunft die Möglichkeit haben, virtuelle Hauptversammlungen durchzuführen. Die bisher in der Satzung enthaltene Ermächtigung des Vorstands läuft am 31. August 2025 aus, so dass eine Verlängerung erforderlich ist.

Vorstand und Aufsichtsrat sind sich bewusst, dass das virtuelle Format nicht bei allen Aktionärinnen und Aktionären auf Zustimmung stößt. Den nachvollziehbaren Einwänden steht eine Reihe von Argumenten für das virtuelle Format gegenüber:

- Der Gesetzgeber hat das virtuelle Hauptversammlungsformat seit dem Jahr 2022 fest im Gesetz verankert – als gleichwertige Alternative zum Präsenz-Format und nicht auf Ausnahmesituationen, wie Pandemielagen, beschränkt.
- Die gesetzlichen Rechte der Aktionäre in der virtuellen Hauptversammlung sind den Rechten der Aktionäre in einer Präsenzhauptversammlung gleichwertig. Daimler Truck hat die Rechte der Aktionäre in den bisherigen virtuellen Hauptversammlungen stets umfassend gewährt. Auf das Erfordernis einer Vorabereinreichung von Fragen und eine damit verbundene Beschränkung der Fragemöglichkeit wurde verzichtet. Die Aktionärsrechte sollen auch in Zukunft nicht eingeschränkt werden.
- Der wichtige interaktive Austausch zwischen Aktionärinnen und Aktionären und der Unternehmensleitung wird in einer virtuellen Generaldebatte sichergestellt.
- Die letzten beiden virtuellen Hauptversammlungen von Daimler Truck wurden ohne relevante technische oder organisatorische Probleme und mit einer erfreulichen Präsenz von rund 75 Prozent des eingetragenen Grundkapitals durchgeführt.
- Ein virtuelles Format spart der Gesellschaft in erheblichem Maße Kosten, schont Ressourcen, steigert die Effizienz, reduziert die logistische Komplexität und erhöht die Sicherheit der Versammlung.

Die geschilderten Vorteile sind aus Sicht von Vorstand und Aufsichtsrat Grund genug, um in der Satzung jedenfalls größtmögliche Flexibilität für die Wahl des passenden Veranstaltungsformats zu schaffen. Diese Flexibilität wird erreicht, indem die Entscheidung über das Format der Hauptversammlung wie gesetzlich vorgesehen für einen begrenzten Zeitraum von fünf Jahren dem Vorstand übertragen wird. Präsenzhauptversammlungen werden hierdurch nicht ausgeschlossen. Vielmehr wird der Vorstand für die Dauer seiner Ermächtigung für jede Hauptversammlung unter Abwägung aller Umstände entscheiden, welches Versammlungsformat den Interessen der Aktionäre und der Gesellschaft am besten gerecht wird.

Auch hybriden Hauptversammlungsformaten steht Daimler Truck im Grundsatz offen gegenüber. Um in einem hybriden Format die Vorteile einer Präsenz-HV mit den Vorteilen einer virtuellen HV kombinieren zu können, müsste der Gesetzgeber jedoch die aktuellen aktienrechtlichen Regelungen deutlich modifizieren. Die derzeitigen Vorgaben führen aus Unternehmenssicht dazu, dass in der hybriden Hauptversammlung die Nachteile beider Formate betont werden, die Komplexität erhöht wird, die Kosten steigen und Effizienzen verloren gehen.

* * *

Daimler Truck Holding AG
Fasanenweg 10
70771 Leinfelden-Echterdingen
www.daimlertruck.com