

# DAIMLER TRUCK

Daimler Truck Holding AG

## **Gegenanträge und Wahlvorschläge der Aktionärinnen und Aktionäre**

Ordentliche Hauptversammlung  
am 6. Mai 2026



## Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionärinnen und Aktionären

---

22. April 2026

Nachfolgend finden Sie alle zugänglich zu machenden Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionären i. S. d. §§ 126, 127 Aktiengesetz zu den Punkten der Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 6. Mai 2026. Die Anträge und Begründungen geben jeweils die uns mitgeteilten Ansichten der Verfasser wieder. Auch Tatsachenbehauptungen und Hyperlinks auf Webseiten Dritter wurden unverändert und ohne Überprüfung durch uns in das Internet eingestellt, soweit sie zugänglich zu machen sind. Die Daimler Truck Holding AG übernimmt für diese Inhalte weder eine Verantwortung noch macht die Daimler Truck Holding AG sich diese Tatsachenbehauptungen, Webseiten und deren Inhalte zu eigen.

### Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

Anträge von Aktionären, die nach § 126 oder § 127 Aktiengesetz zugänglich zu machen sind, gelten gemäß § 126 Abs. 4 Aktiengesetz als im Zeitpunkt der Zugänglichmachung gestellt.

Ein bis 21. April 2026 (24:00 Uhr (MESZ)) eingegangener, nach §§ 126, 127 Aktiengesetz zugänglich zu machender Gegenantrag oder Wahlvorschlag gilt als im Zeitpunkt der Zugänglichmachung gestellt. Wenn der den Antrag stellende oder den Wahlvorschlag unterbreitende Aktionär nicht ordnungsgemäß legitimiert und zur Hauptversammlung angemeldet ist, muss der Antrag in der Versammlung nicht behandelt werden. Das Recht des Versammlungsleiters, zuerst über die Vorschläge der Verwaltung abstimmen zu lassen, bleibt davon unberührt.

Nachfolgend finden Sie in der zeitlichen Reihenfolge ihres Eingangs die fristgemäß an uns übermittelten, zugänglich zu machenden Gegenanträge und Wahlvorschläge sowie gegebenenfalls weitere von uns zugänglich gemachte Anträge von Aktionären. Anträge, die sich nicht in der Ablehnung eines Verwaltungsantrags erschöpfen, haben wir dabei **mit einem Großbuchstaben** gekennzeichnet.

Wenn Sie so gekennzeichnete Anträge für den Fall einer gesonderten Abstimmung in der Hauptversammlung unterstützen oder ablehnen wollen, geben Sie bitte bei dem jeweiligen Antrag Ihr Votum ab. Bitte beachten Sie, dass eine Stimmabgabe zu Anträgen von Aktionären ausschließlich über das passwortgeschützte InvestorPortal für Aktionäre möglich ist. Weil der Antrag gegebenenfalls nicht zur Abstimmung kommt, wenn der jeweilige Verwaltungsvorschlag die erforderliche Mehrheit erreicht, versäumen Sie bitte nicht, auch beim entsprechenden Tagesordnungspunkt Ihr Abstimmungsverhalten anzukreuzen.

Gegenanträge, die sich in der Ablehnung der Verwaltungsvorschläge erschöpfen, sind **nicht mit einem Buchstaben** versehen. Diese Anträge können Sie unterstützen, indem

Sie beim jeweiligen Tagesordnungspunkt mit „Nein“ stimmen bzw. die entsprechende Weisung erteilen.

## **Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre e.V., Köln, stellt folgende Gegenanträge:**

---

Gegenanträge zur ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 6. Mai 2026

### **Zu Tagesordnungspunkt 3: Beschlussfassung über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Vorstands die Entlastung zu verweigern.

#### Begründung:

Der Vorstand verfehlt seine Verpflichtungen bei der Elektrifizierung, bei den Klimazielen sowie bei der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit in zentralen Märkten.

#### **Rückschritte im wichtigsten Markt von Daimler**

Als größter und einflussreichster Hersteller in den USA mit einem Marktanteil von 40 % spielt Daimler Truck North America (DTNA) eine besonders problematische Rolle für die regulatorische Planungssicherheit in den USA. In einer Zeit stark steigender Dieselpreise und wachsender Konkurrenz durch neue Anbieter im Bereich elektrischer Lkw sind wir zunehmend besorgt, dass sich DTNA an der Agenda der Trump-Regierung ausrichtet: Klimaregulierungen werden untergraben, der Fokus auf Diesel verstärkt und Investitionen in Elektromobilität zurückgefahren. Dies gefährdet Fortschritte im wichtigsten Markt von Daimler und bedroht die globalen Elektrifizierungsbemühungen sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens.

Allein im vergangenen Jahr hat DTNA aggressive Schritte unternommen, um regulatorische Maßnahmen in den USA zur Beschleunigung des Übergangs zu saubereren Lkw auszubremsen oder zurückzunehmen. So unterstützte DTNA im Februar 2026 im Rahmen eines Konsultationsverfahrens die Rücknahme des sogenannten „Endangerment Finding“ von 2009, was die Regulierung von Treibhausgasemissionen in den USA beenden würde. Dies geschah trotz breiter Bedenken aus verschiedenen Industrien und von anderen Fahrzeugherstellern hinsichtlich der daraus resultierenden regulatorischen Unsicherheit. Nachdem die Trump-Regierung die Ausnahmegenehmigung Kaliforniens zur Festlegung eigener Elektromobilitätsstandards rechtswidrig aufgehoben hatte, unterstützten DTNA und sein Branchenverband diese Entscheidung und forderten Kalifornien auf, seine Regulierung im Verkehrssektor einzustellen. Anschließend verklagte DTNA den Bundesstaat Kalifornien, um aus einer freiwilligen Vereinbarung auszusteigen, die eine fortgesetzte Dekarbonisierung auch bei veränderten bundespolitischen Rahmenbedingungen vorsah. Vor wenigen Wochen reichte DTNA über den Branchenverband EMA zudem einen Antrag gegen eine Klage ein, die das

„Endangerment Finding“ und weitere Klimastandards im Verkehrssektor aufrechterhalten will.

Bereits vor diesen Entwicklungen hatte DTNA Maßnahmen zur Schwächung sauberer Transportregulierung auf Ebene der Bundesstaaten ergriffen. So stoppte DTNA beispielsweise Dieselverkäufe in Oregon, um gezielt Besorgnis bei Händlern und Flottenbetreibern zu schüren, und unterstützte in Washington ein Gesetz zur Verhinderung ambitionierter Emissionsstandards.

Mittlerweile gibt es Anzeichen, dass sich diese Lobbyaktivitäten nicht auf die USA beschränken. Daimler war beispielsweise an einem Vorstoß beteiligt, der erfolgreich zur Abschwächung der CO<sub>2</sub>-Standards in der Europäischen Union beitrug – mit der Folge eines prognostizierten Rückgangs der Verkäufe elektrischer Lkw um 27 % bis 2030.

### **Risiko, gegenüber neuen Wettbewerbern zurückzufallen**

Gleichzeitig reduziert Daimler Truck Investitionen in batterieelektrische Antriebsplattformen in Nordamerika und bietet keine erschwinglichen Elektro-Lkw in ausreichender Stückzahl an – trotz steigender Dieselpreise und sinkender Batteriekosten. Untersuchungen des ICCT zeigen, dass der Medianpreis für batterieelektrische Sattelzugmaschinen der Klasse 8 in den USA seit 2020 um 27 % gestiegen ist, während vergleichbare Preise in der EU im selben Zeitraum um 32 % gesunken sind. Diese Kombination aus Preisstrategie und politischer Positionierung erhöht das Risiko, Marktanteile an neue Wettbewerber wie Tesla zu verlieren. Laut einem aktuellen ICCT-Bericht lag Daimlers Marktanteil bei schweren Elektro-Lkw in den USA im Jahr 2025 bei 19 %, während neue Anbieter bereits 55 % erreichten.

Der Tesla Semi, über dessen Markthochlauf unter anderem im Wall Street Journal und in der New York Times berichtet wurde, soll künftig Liefermengen von bis zu 50.000 Fahrzeugen pro Jahr erreichen. In Kalifornien – einem zentralen Markt und der viertgrößten Volkswirtschaft der Welt – lag der Medianpreis bei Tesla bei 290.000 US-Dollar, verglichen mit 490.000 US-Dollar für den Freightliner eCascadia (auf Basis von Daten staatlicher Förderprogramme). Entsprechend erhielt Tesla im vergangenen Jahr 90 % der Fördergutscheine, was auf eine starke Nachfrage nach günstigeren batterieelektrischen Lkw hinweist.

Die derzeitige Lobbystrategie und die Rückbesinnung auf Diesel sind kurzsichtig und riskieren, Marktanteile an neue Wettbewerber wie Tesla zu verlieren, sofern kein Kurswechsel erfolgt. Angesichts der zentralen Bedeutung des US-Marktes für die globale Elektrifizierungsstrategie ist es entscheidend, dass Daimler die Aktivitäten von DTNA zur Schwächung von Klimaregulierungen – einschließlich des „Endangerment Finding“ – beendet.

### **Zu Tagesordnungspunkt 4: Beschlussfassung über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Aufsichtsrats die Entlastung zu verweigern.

### Begründung:

Der Aufsichtsrat von Daimler Truck nimmt seine Pflicht, den Vorstand bei einer nachhaltigen strategischen Ausrichtung des Unternehmens zu kontrollieren, nicht ausreichend wahr.

Einerseits erzielt Daimler Truck solide finanzielle Ergebnisse und verfolgt eine stabile Ausschüttungspolitik. Das zeigt, dass das aktuelle Geschäftsmodell operativ gut funktioniert. Andererseits – und das ist entscheidend – basiert diese Performance nicht ausreichend auf einer Strategie, die im Kontext der Transformation hin zu emissionsfreiem Straßengüterverkehr langfristig tragfähig ist.

### **Strategisches Spannungsfeld: Kurzfristige Gewinne vs. langfristige Skalierung**

Aus unserer Sicht bestehen erhebliche Zweifel, ob der derzeitige strategische Ansatz ausreicht, um die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu sichern. Insbesondere zeigt sich ein Spannungsfeld zwischen kurzfristiger Profitabilität und der notwendigen Skalierung emissionsfreier Technologien.

Der entstehende Markt für batterieelektrische Lkw ist maßgeblich durch Skaleneffekte geprägt. Frühe Marktteilnehmer profitieren von sinkenden Kosten, steigender Produktattraktivität und einer stärkeren Marktposition. Eine Strategie, die hohe Margen bei gleichzeitig niedrigen Stückzahlen priorisiert, verzögert diesen Skalierungsprozess und führt zu strukturellen Wettbewerbsnachteilen.

Ein langsamer Hochlauf emissionsfreier Fahrzeuge verzögert nicht nur die Dekarbonisierung, sondern auch die für Kostensenkungen entscheidenden Lernkurveneffekte. Gleichzeitig sind konventionelle Dieselantriebe zunehmend von volatilen und strukturell hohen Kraftstoffpreisen betroffen, was den wirtschaftlichen Druck zur Transformation weiter erhöht.

### **Wachsender Wettbewerbsdruck und regulatorische Widersprüche**

Zudem treten neue Wettbewerber – insbesondere aus China – mit erheblichen Kostenvorteilen in den Markt ein, die aus ihrer Batteriewertschöpfung und größeren Skaleneffekten resultieren. Dadurch steigt das Risiko, dass ein relevanter Teil der zukünftigen Wertschöpfung von europäischen Herstellern abwandert.

Vor diesem Hintergrund erscheint auch die regulatorische Positionierung des Unternehmens widersprüchlich. CO<sub>2</sub>-Standards schaffen Investitionssicherheit und unterstützen die notwendigen Skalierungseffekte in einer kapitalintensiven Transformationsphase. Forderungen nach Abschwächung oder Verzögerung dieser Standards bergen das Risiko, genau diese Effekte zu verlangsamen und damit die eigene Wettbewerbsfähigkeit zu schwächen.

Auch die aktuelle Preis- und Kostenstruktur könnte die notwendige Marktdurchdringung hemmen. Emissionsfreie Lkw werden – insbesondere bei geringen Stückzahlen – zu vergleichsweise hohen Preisen angeboten, was ihre Verbreitung, insbesondere bei

kleinen und mittleren Unternehmen, begrenzt. Eine schnellere Skalierung könnte hier zu deutlich niedrigeren Kosten und einer breiteren Marktdurchdringung führen.

### **Handlungsbedarf zur Sicherung der zukünftigen Wertschöpfung**

Darüber hinaus werfen Teile der öffentlichen Kommunikation zur Ladeinfrastruktur Fragen hinsichtlich der strategischen Einordnung auf. Teilweise werden Annahmen betont, die die Rolle von Depotladen und aktuelle regulatorische Entwicklungen nicht vollständig berücksichtigen und damit ein verzerrtes Bild der tatsächlichen Anforderungen vermitteln könnten.

In der Gesamtschau ergibt sich daraus der Eindruck, dass die derzeitige Kombination aus Preisstrategie, Skalierungsgeschwindigkeit, regulatorischer Positionierung und Kapitalallokation nicht ausreichend auf die strukturellen Anforderungen der Transformation ausgerichtet ist.

Eine Strategie, die kurzfristige Profitabilität priorisiert und gleichzeitig die notwendige Skalierung verzögert, kann langfristig sowohl Kosten- als auch Wettbewerbsrisiken erhöhen und zu einem Verlust von Marktanteilen in einem sich schnell wandelnden globalen Markt führen.

In einem Umfeld zunehmenden internationalen Wettbewerbs und hoher Investitionserfordernisse könnte eine verzögerte Skalierung später nur schwer oder gar nicht mehr aufgeholt werden. Branchenanalysen deuten zudem darauf hin, dass bei einem verstärkten Markteintritt neuer Wettbewerber die Wertschöpfung im europäischen Lkw-Markt stagnieren oder sogar deutlich zurückgehen könnte.

Vor diesem Hintergrund bestehen erhebliche Zweifel, ob die derzeitige strategische Ausrichtung geeignet ist, eine nachhaltige langfristige Wertschöpfung sicherzustellen. Deshalb hat der Aufsichtsrat die Verpflichtung, dem Vorstand Vorgaben zu machen, den notwendigen Strategiewechsel möglichst schnell einzuleiten.

\* \* \*

Daimler Truck Holding AG  
Fasanenweg 10  
70771 Leinfelden-Echterdingen  
[www.daimlertruck.com](http://www.daimlertruck.com)