



Mercedes-Benz

**Stellungnahme der Verwaltung zu den Gegenanträgen  
zur Hauptversammlung am 29. April 2022**

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

Verwendung des Bilanzgewinns

Die Dividende wird als Gewinnverwendung für das jeweils zurückliegende Geschäftsjahr gezahlt. Dabei bilden das Ergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahrs, der Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft und die aktuelle Geschäftsentwicklung die Grundlage für den Vorschlag der Gewinnausschüttung an die Hauptversammlung. Der Konzernjahresüberschuss des Geschäftsjahres 2021, ohne die nicht cash-wirksamen Dekonsolidierungseffekte, lag bei 14,2 Mrd. €. Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts betrug rund 8,6 Mrd. €.

Die Mercedes-Benz Group AG strebt seit Jahren grundsätzlich eine jährliche Dividendenzahlung von 40 % des auf die Mercedes-Aktionäre entfallenden Konzernjahresüberschusses an. Dabei sollte die Dividende vom Free Cash Flow im Industriegeschäft gedeckt werden. Vor diesem Hintergrund schlagen wir der Hauptversammlung eine Dividende in Höhe von 5,00 € je Aktie vor. Dies entspricht einer Ausschüttung von knapp 39 % des auf die Mercedes-Aktionäre entfallenden Konzernjahresüberschusses. Von der vorgeschlagenen Dividende von 5,00 € entfallen 4,30 € auf die Mercedes-Benz Group AG in ihrer heutigen Struktur, die damit auch den Referenzwert für die zukünftige Dividenden darstellen und 0,70 € auf die Ende 2021 separat gelistete Daimler Truck Holding AG.

Wir sind uns der aktuellen Diskussion zur Gewinnausschüttung bewusst. Der Dividendenvorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat berücksichtigt eine sorgfältige Abwägung der Interessen aller Stakeholder, die aktuelle Geschäftslage, die Liquidität des Unternehmens sowie die Geschäftsaussichten. Kurzarbeitergeld hatte nur einen sehr geringen Einfluss auf das Konzernergebnis in 2021. Die staatliche Förderung der Elektromobilität kommt dem Kunden beim Kauf eines Elektroautos zu Gute.

Investitionen und Vorleistungen, die der Sicherung der Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens dienen, haben für uns eine strategische Bedeutung. Wir haben uns das ambitionierte Ziel gesetzt, bis zum Ende der Dekade vollelektrisch zu werden – überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen. Seit diesem Jahr produzieren bereits alle von der Mercedes-Benz Group betriebenen Pkw- und Batteriemontagestandorte klimaneutral. Darüber hinaus wurden in den letzten zwei Jahren alleine in Deutschland circa 42.000 Mitarbeiter in Elektromobilität qualifiziert. Insgesamt wollen wir für die Transformation in eine emissionsfreie und softwaregetriebene Zukunft mehr als 60 Mrd. € in den Jahren 2022 bis 2026 investieren. Die vorgeschlagene Dividende steht nicht im Widerspruch zur Umsetzung unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie.

## Modellpolitik und CO<sub>2</sub>-Emissionen

Mercedes-Benz verfügt über ein sehr attraktives Produktportfolio, zunehmend bestehend aus rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen sowie Hybridfahrzeugen mit elektrischen Reichweiten von bis zu 100 km (WLTP).

Die Anforderungen der Kunden und Märkte verändern sich hierbei stetig, allerdings nicht in allen Absatzregionen gleichförmig. Daher überprüfen wir unsere Produkte und unser Portfolio kontinuierlich und passen diese gegebenenfalls an veränderte Anforderungen an.

Unser Ziel ist und bleibt die CO<sub>2</sub> neutrale Mobilität: Bis zum Jahr 2039 soll unsere gesamte Pkw-Neuwagenflotte CO<sub>2</sub>-neutral sein. Wir nutzen verschiedene Möglichkeiten, um Emissionen schnell und nachhaltig zu verringern. Wir entwickeln neue und immer effizientere Antriebstechnologien. Als wichtigen Meilenstein auf dem Weg dahin haben wir uns bei Mercedes-Benz Cars das Ziel gesetzt, unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen bis Ende des Jahrzehnts um mehr als 50 % pro Pkw gegenüber 2020 zu verringern. Das Mercedes-Benz Plug-In Hybrid-Portfolio erstreckt sich von Modellvarianten der A- bis zur S-Klasse, vom GLA bis zum GLE mit elektrischen Reichweiten von bis zu 100 Kilometern (WLTP). Die Modelle mit Plug-in-Hybrid-Antrieb verbinden dabei das Beste aus zwei Welten: die Dynamik und Effizienz eines Elektromotors mit der Reichweite eines Verbrennungsmotors. Sie können im Stadt- oder Pendlerverkehr rein elektrisch fahren, zu Hause, im Betrieb und an öffentlichen Ladestationen geladen werden und bieten auf Langstrecken den gewohnten Komfort kurzer Tankzeiten. Dabei verstehen wir den Plug-in Hybrid-Antrieb als Übergangstechnologie auf dem Weg zum rein batterieelektrischen Fahren.

Unser Ziel ist es, auch in den Jahren 2022 und folgende mit den Flottenzielen in der Europäischen Union CO<sub>2</sub>-compliant zu sein.

Auch in anderen Märkten, wie z. B. China oder den USA, werden wir mehr und mehr rein elektrische oder Plug-In Hybrid Modelle einführen, sodass auch dort der Flottenverbrauch kontinuierlich reduziert werden kann.

Im Vergleich zu den zertifizierten Werten kommt es im realen Fahrbetrieb zu Abweichungen. Die Abweichungen zwischen Labor- und Straßenemissionen resultieren in erster Linie aus veränderten Rahmenbedingungen im realen Betrieb im Vergleich zu den gesetzlich vorgegebenen Bedingungen bei einer Zertifizierungsmessung, zum Beispiel, wenn das Fahrzeug unter anderen Fahrzeuglasten betrieben wird (z. B. höheres Tempo, stärkere Beschleunigung), weitere Nebenverbraucher wie beispielsweise die Klimaanlage oder die Heizung eingeschaltet sind oder andere Temperaturverhältnisse herrschen.

Um unsere Kunden von Plug-In Hybrid Modellen bestmöglich zu unterstützen, setzen wir auf mehrere Maßnahmen: Erstens arbeiten wir am ständigen Ausbau unserer Angebote zum Laden, wie Wallboxen und dem Zugang zu öffentlichen Ladestationen. Zweitens vergrößern wir die rein elektrischen Reichweiten unserer Fahrzeuge, um häufigen, rein elektrischen Betrieb zu ermöglichen. Drittens arbeiten wir an digitalen Produkten, die es den Kunden von Plug-In Hybrid Modellen ermöglichen, ihren Verbrauch mit anderen Fahrern transparent zu vergleichen und sich individuell zu verbessern. Der individuelle Kraftstoffverbrauch bei Plug-In Hybrid Modellen hängt maßgeblich vom Lade- und Fahrverhalten ab.

### Dieselabgasemissionen

Wie im Geschäftsbericht 2021 dargestellt, sind im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen eine Vielzahl an Klagen von Kunden wegen angeblicher Ansprüche aus Gewährleistungs- bzw. Deliktsrecht anhängig.

Die Kundenzufriedenheit ist uns sehr wichtig, weshalb wir Klagen ernst nehmen. Allerdings setzen wir uns auch zur Wehr, wenn gegen uns unbegründete Ansprüche geltend gemacht werden.

Die Rechtsprechung in den Individualverfahren ergeht derzeit fast ausschließlich zu Gunsten von Mercedes-Benz. In den Individualverfahren haben die deutschen Land- und Oberlandesgerichte bisher in rund 95 Prozent der Fälle zu Gunsten des Unternehmens entschieden.

Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. hat 2021 eine Musterfeststellungsklage beim Oberlandesgericht Stuttgart eingereicht. Ziel ist es, bestimmte Voraussetzungen vermeintlicher Ansprüche von Verbrauchern feststellen zu lassen. Die Mercedes-Benz Group AG wird sich gegen die Vorwürfe des Verbands verteidigen.

Wie bekannt, hat das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zwischen 2018 und 2020 verschiedene Rückrufe im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen angeordnet. Da Mercedes-Benz eine gegenteilige Rechtsauffassung vertritt und um auch für die Zukunft Klarheit bei der Auslegung relevanter Rechtsnormen in einem komplexen technischen Umfeld zu erlangen, hat das Unternehmen die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung vor dem zuständigen Verwaltungsgericht zugeführt und entsprechende Klagen erhoben. Unabhängig von der rechtlichen Klärung der Angelegenheit kooperiert das Unternehmen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und stellt Transparenz her.

Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen sind von Mercedes-Benz fertig entwickelt und vom KBA geprüft und genehmigt worden; die entsprechenden Rückrufe werden umgesetzt.

Auch 2021 befasste sich der Aufsichtsrat regelmäßig mit dem Komplex Dieselemissionen und ließ sich zu den emissionsbezogenen Rechtsangelegenheiten sowie der entsprechenden Fortentwicklung der Compliance Systeme informieren.

Der Aufsichtsrat überwacht den Vorstand umfassend und fortdauernd hinsichtlich sämtlicher Entwicklungen und Maßnahmen. Der Aufsichtsrat lässt eingehend untersuchen, welche Umstände zur Angelegenheit Dieselemissionen geführt haben und er prüft entsprechend seiner Pflichten, ob sich aus dem zugrundeliegenden Sachverhalt eine etwaige Vorstandsverantwortlichkeit ergeben könnte. Diese Prüfung dauert an.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf den Bericht des Aufsichtsrats in unserem Geschäftsbericht 2021.

### Engagement in der Formel 1

Die Formel 1 ist die wichtigste globale Marketing- und Brand-Building-Plattform für Mercedes-Benz und unsere Performance-Marke Mercedes-AMG. Allein über die Markenkontakte durch die Fernsehübertragungen wurde 2021 mehr als 1 Milliarde US-Dollar erzielt. Seit der Einführung der Budgetobergrenze 2021 ist das Fahrgestellteam in Brackley ein Profit-Center geworden und leistet einen positiven finanziellen Beitrag zum Unternehmen. Ab 2023 wird auch eine Budgetobergrenze für die Motorenentwicklung eingeführt. Die F&E-Aktivitäten in

Brixworth, Großbritannien, wo die Antriebseinheiten entwickelt werden, spielen eine wichtige Rolle für die moderne Forschungs- und Entwicklungskompetenz des Unternehmens, vor allem im Hinblick auf die Elektrifizierung. Die Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Motorsport erhöhen die Technologiekompetenz des Unternehmens in Bereichen wie Elektromotoren, Batterien, Steuerungssoftware und Leichtbau. Jüngstes Beispiel dafür ist der Vision EQXX, dessen Batterie- und Leichtbautechnologien für den Motorsport entwickelt wurden. Bei der Entwicklung des Vision EQXX waren Formel-1-Ingenieure in das Projektteam integriert. Die Formel 1 strebt an, bis 2030 das Netto-Null-Ziel zu erreichen. Unter anderem soll die Formel 1 ab 2026 zu 50% elektrisch sein und es soll nur noch komplett nachhaltiger Kraftstoff verwendet werden, bei dessen Herstellung erneuerbare Energien eingesetzt werden müssen. Wir begrüßen diese Schritte für eine höhere Nachhaltigkeit und die Zukunftsfähigkeit des Formel-1-Sports. Unser Mercedes-Team hat seit 2018 seinen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck um 50% gesenkt und beabsichtigt, das Netto-Null Ziel bis 2026 zu erreichen. Dazu sollen unter anderem Maßnahmen wie die Verwendung nachhaltigen Flugbenzins und die Energieerzeugung vor Ort beitragen.

Stuttgart, April 2022

Mercedes-Benz Group AG