

## GEGENANTRÄGE UND WAHLVORSCHLÄGE VON AKTIONÄREN

### **Letzte Aktualisierung: 2. Juni 2026**

Nachfolgend finden Sie alle bisher eingegangenen zugänglich zu machenden Anträge von Aktionären gemäß §§ 126, 127 AktG (Gegenanträge und Wahlvorschläge) zu den Punkten der Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung der TRATON SE am 16. Juni 2026.

Gegenanträge, die sich auf die Ablehnung der Vorschläge der Verwaltung beziehen, können unterstützt werden, indem über das Aktionärsportal unter [www.traton.com/hauptversammlung](http://www.traton.com/hauptversammlung) zu dem entsprechenden Tagesordnungspunkt mit „Nein“ gestimmt wird.

# STELLUNGNAHME DER VERWALTUNG ZU DEN GEGENANTRÄGEN

Die Verwaltung nimmt zu den eingegangenen Gegenanträgen wie folgt Stellung:

Die Verwaltung hält an den Beschlussvorschlägen von Vorstand und Aufsichtsrat fest.

München, im Juni 2026

TRATON SE

TRATON SE  
Hauptversammlung/T-FL  
Hanauer Str. 26  
80992 München  
Deutschland

E-Mail: [hv-antrag.traton@traton.com](mailto:hv-antrag.traton@traton.com)

Köln, 01.06.2026

## **Gegenanträge des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre zur Hauptversammlung der Traton AG am 16.06.2026**

### **Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 3: Entlastung der Mitglieder des Vorstands**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2025 nicht zu entlasten.

#### **Begründung:**

Der Vorstand versäumt es, die Lobbyarbeit und die rechtlichen Schritte seiner Tochtergesellschaften mit Zielen und Verpflichtungen des Unternehmens in Einklang zu bringen.

Im Geschäftsbericht 2025 erklärte TRATON, dass der Abbau der Klimavorschriften durch die Trump-Regierung „erhebliche regulatorische und Marktrisiken“ mit sich bringe und „die regulatorische Volatilität, das Risiko von entwerteten Anlagegütern sowie eine potenzielle Diskrepanz zu globalen Nachhaltigkeitstrends erhöhe“. Während TRATON die Auswirkungen dieser regulatorischen Maßnahmen anerkennt, richtet es sich gleichzeitig nach der Agenda der Trump-Regierung, Klimavorschriften und -politiken zu untergraben, die langfristige Sicherheit bieten. Infolgedessen behindert TRATON den Fortschritt in einem Schlüsselmarkt und gefährdet seine globalen Elektrifizierungsbemühungen sowie seine allgemeine Wettbewerbsfähigkeit – und das in einer Zeit stark steigender Dieselpreise und neuer Elektro-Lkw-Marktteilnehmer.

Das Vorgehen von TRATON, für Unsicherheit zu sorgen, schadet dem eigenen Geschäftsergebnis und widerspricht der Verpflichtung der TRATON-Mutter VW, sich an den Pariser Klimazielen auszurichten, sowie der Erkenntnis, die größte Wirkung werde durch die Elektrifizierung ihrer Flotte erzielt.

Kurz nach Veröffentlichung des TRATON-Geschäftsberichts, reichte die Tochtergesellschaft International Motors über den Verband der Lkw- und Motorenhersteller (EMA) einen Antrag gegen eine Klage ein, um das „Endangerment Finding“ (die Rechtsgrundlage für die US-Klimaregulierung) und andere Fahrzeugemissionsstandards zu schützen. Die „Gefährdungsfeststellung“ und die damit verbundenen Phase-3-Treibhausgasnormen für Lkw sind die zentralen US-Regulierungsmaßnahmen, die Rechtssicherheit schaffen, die – wie TRATON es formuliert – mit „globalen Nachhaltigkeitstrends“ und mit Markttrends zur Förderung der Fahrzeugelektrifizierung im Einklang stehen.

TRATON untergräbt auch wichtige Vereinbarungen, die darauf abzielen, das Risiko solcher Rückschritte zu verringern. Nachdem die Trump-Regierung Kaliforniens Ausnahmegenehmigung zur Festlegung eigener Standards für Elektrofahrzeuge rechtswidrig aufgehoben hatte (ein Schritt, gegen den sich TRATON öffentlich nicht aussprach), verklagte International Motors den Bundesstaat Kalifornien, um aus einer freiwilligen Vereinbarung auszusteigen, die das Unternehmen mit den staatlichen Regulierungsbehörden getroffen hatte, um die Dekarbonisierung auch im Falle von Änderungen der Bundesvorschriften fortzusetzen.

Nun gibt es Anzeichen dafür, dass sich diese Lobbyarbeit auch außerhalb der USA ausbreitet. So bat z.B. [der TRATON-Vorstandsvorsitzende Christian Levin in einem Schreiben an die Europäische Kommission](#) um sofortige Gespräche und eine frühzeitige Überprüfung der europäischen Emissionsminderungsziele für Lkw – ein Vorstoß, der die CO2-Standards der Europäischen Union schwächte.

### **Risiko, hinter neue Marktteilnehmer zurückzufallen**

Während TRATON erklärt, dass „Elektrifizierung die Zukunft des Verkehrs ist“, baut es nicht nur politische Maßnahmen ab, die den Weg in diese Zukunft ebnen würden – es versäumt auch, erschwingliche Lkw in großem Maßstab anzubieten, selbst wenn der Dieselpreis steigt und die Batteriepreise sinken. Der Geschäftsbericht zeigt, dass TRATON von insgesamt 3.226 vollelektrischen Fahrzeugen nur 1.281 vollelektrische Lkw verkauft hat, was nur 1 % seines Gesamtumsatzes entspricht. Die Preise für Elektro-Lkw bleiben ein großes Hindernis: [Untersuchungen des International Council on Clean Transportation \(ICCT\)](#) zeigen, dass trotz global sinkender Batteriekosten der Medianpreis für batteriebetriebene Sattelzugmaschinen der Klasse 8 in den USA seit 2020 um 27 % stieg, während die Preise für ähnliche Lkw in der EU im gleichen Zeitraum um 32 % fielen.

Unterdessen wird erwartet, dass der Tesla Semi seine Auslieferungen auf 50.000 Lkw pro Jahr steigern wird (siehe [Wall Street Journal](#) und [New York Times](#)). In Kalifornien, der viertgrößten Volkswirtschaft der Welt, lag der [Medianpreis von Tesla](#) bei 290.000 US-Dollar, dem niedrigsten Preis unter den im Handel erhältlichen batteriebetriebenen Sattelzugmaschinen der Klasse 8. Infolgedessen wurde Tesla zum klaren Favoriten unter den Kunden, die das Förderprogramm des Bundesstaates nutzen, und erhielt 2025 90 % der Gutscheine. Diese Verschiebung signalisiert die

starke Nachfrage der Flottenbetreiber nach erschwinglicheren batteriebetriebenen Lkw-Modellen.

Diese Kombination aus Preisgestaltung und politischer Positionierung ist eine kurzsichtige Strategie, die das Risiko birgt, den Markt an neue Marktteilnehmer wie Tesla zu verlieren. TRATON muss eingreifen, um die Lobby- und Rechtsaktivitäten von International Motors mit seinen globalen Elektrifizierungsverpflichtungen in Einklang zu bringen – beginnend mit einer klaren Distanzierung von der Klage im Rahmen der „Clean Trucks Partnership“ sowie von der Entscheidung, in das Verfahren zur sogenannten „Endangerment Finding“ einzugreifen.

#### **Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 4: Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2025 nicht zu entlasten.

#### **Begründung:**

Der Aufsichtsrat von TRATON kommt seiner Pflicht zur Überwachung des Vorstands hinsichtlich der nachhaltigen strategischen Ausrichtung des Unternehmens nicht ausreichend nach. Die finanzielle Entwicklung von TRATON im Jahr 2025 lässt erkennen, dass das Unternehmen Schwierigkeiten hat, in einer sich wandelnden Branche Schritt zu halten. Darüber hinaus gibt es Widersprüche zwischen der starken öffentlichen Kommunikation von TRATON zugunsten der Dekarbonisierung und seiner negativen Lobbyarbeit gegen Vorschriften zur Emissionsfreiheit.

Es bestehen erhebliche Zweifel daran, ob der derzeitige strategische Ansatz von TRATON ausreicht, die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu sichern. Im Jahr 2025 lag der Gesamtabsatz von TRATON bei Elektro-Lkw unter dem der engsten Konkurrenten Volvo Group und Daimler Truck. [In Europa, wo TRATON beim Gesamtmarktanteil für Lkw nach wie vor an erster Stelle steht](#), erreicht es bei Elektro-Lkw kaum einen Marktanteil von 10 %.

Das Argument, dass die schleppenden Verkaufszahlen bei Elektro-Lkw auf mangelnde Nachfrage und fehlende Rahmenbedingungen zurückzuführen sind, wird nicht mehr lange Bestand haben. Konventionelle Dieselantriebe sind zunehmend von volatilen und strukturell hohen Kraftstoffpreisen betroffen, und Spediteure und Transportunternehmen verpflichten sich dazu, ihre weltweiten Flotten auf emissionsfreien Betrieb umzustellen.

Neue Wettbewerber – insbesondere aus China – drängen mit erheblichen Kostenvorteilen auf den Markt. In Europa kündigten sich in diesem Jahr sechs chinesische Wettbewerber an. Unterdessen machten die Verkäufe von Elektrofahrzeugen bei TRATON nur 1,2 % der insgesamt verkauften Einheiten aus, und Elektro-Lkw hatten einen Anteil von weniger als 1 % am Umsatz.

Die emissionsfreien Lkw von TRATON werden zu vergleichsweise hohen Preisen und in geringen

Stückzahlen angeboten, was ihre Verbreitung einschränkt. Ein aktueller Bericht von ERM ergab, dass bei europäischen Herstellern, darunter auch TRATON, die nicht komponentenbezogenen Kosten, die zum Endpreis hinzukommen, etwa doppelt so hoch sind wie bei nicht-elektrischen Modellen.

Eine Strategie, die hohe Margen priorisiert und gleichzeitig die Stückzahlen niedrig hält, verlangsamt nicht nur den Ausbau emissionsfreier Fahrzeuge und verzögert die Dekarbonisierung, sondern schafft auch strukturelle Wettbewerbsnachteile, behindert die Marktdurchdringung und stellt ein Risiko für Jobs in der europäischen Fertigungsindustrie dar, falls neue Marktteilnehmer bedeutende Marktanteile erobern.

### **Widersprüche in der Regulierung und die Realität der Rahmenbedingungen**

Vor diesem Hintergrund erscheint auch die Haltung von TRATON in Bezug auf die Regulierung widersprüchlich. 2025 hat sich das Unternehmen sowohl eigenständig als auch über den Verband der Automobilhersteller (ACEA) [gegen die EU-CO<sub>2</sub>-Normen für Lkw gewehrt](#). 2025 sandte der Vorstandsvorsitzende von TRATON und Scania, Christian Levin, im Namen der ACEA eine Email an den EU-Klimakommissar und forderte „dringende Maßnahmen“ hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Standards. Zwei Tage später leitete Scania dieses Schreiben an die schwedische Regierung weiter, was zu einem intensiven Austausch einschließlich eines Treffens mit dem Ministerpräsidenten führte. Im März kündigte die EU Änderungen an ihren CO<sub>2</sub>-Standards an, die den von Scania vorgeschlagenen sehr ähnlich sind. Die Schätzung, wonach 200.000 Elektro-Lkw weniger in der EU verkauft werden, stützt sich auf die [Prognosen des ICCT](#).

CO<sub>2</sub>-Normen schaffen Investitionssicherheit und unterstützen die notwendigen Skaleneffekte in einer kapitalintensiven Transformationsphase. Versuche, diese Normen in Europa zu schwächen oder zu verzögern, bergen die Gefahr, genau diese Effekte zu verlangsamen und damit die Wettbewerbsfähigkeit von TRATON selbst zu schwächen.

Dieses Lobbyverhalten in Europa sieht man auch in den USA, wo sich die TRATON-Tochter International Motors auf die Seite der Trump-Regierung stellte, als es um Klagen gegen Klimavorschriften und -verpflichtungen ging. In Brasilien hat VW Truck and Buses zwar aktiv den Einsatz von Elektro-Lkw gefördert, sich aber gleichzeitig an umfassenderen Lobbybemühungen der Branche (über ANFAVEA, den brasilianischen Verband der Kraftfahrzeughersteller) beteiligt, die das Tempo und die Ambitionen bei der Einführung emissionsfreier Schwerlasttransporte in Brasilien bremsen.

Angesichts zunehmenden internationalen Wettbewerbs und hoher Investitionsanforderungen könnte eine verzögerte Skalierung später nur schwer oder gar nicht mehr aufzuholen sein. TRATON zeigt bereits Anzeichen eines Rückstands und nutzt Branchenverbände, um die Rahmenbedingungen zu beeinträchtigen, die die für eine Skalierung erforderliche Nachfrage freisetzen könnten. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass der Aufsichtsrat den Vorstand anweist, schnell notwendige Änderungen am strategischen Ansatz des Unternehmens

und an der Lobbyarbeit einzuleiten, um langfristige Nachhaltigkeit und Wertschöpfung sicherzustellen.